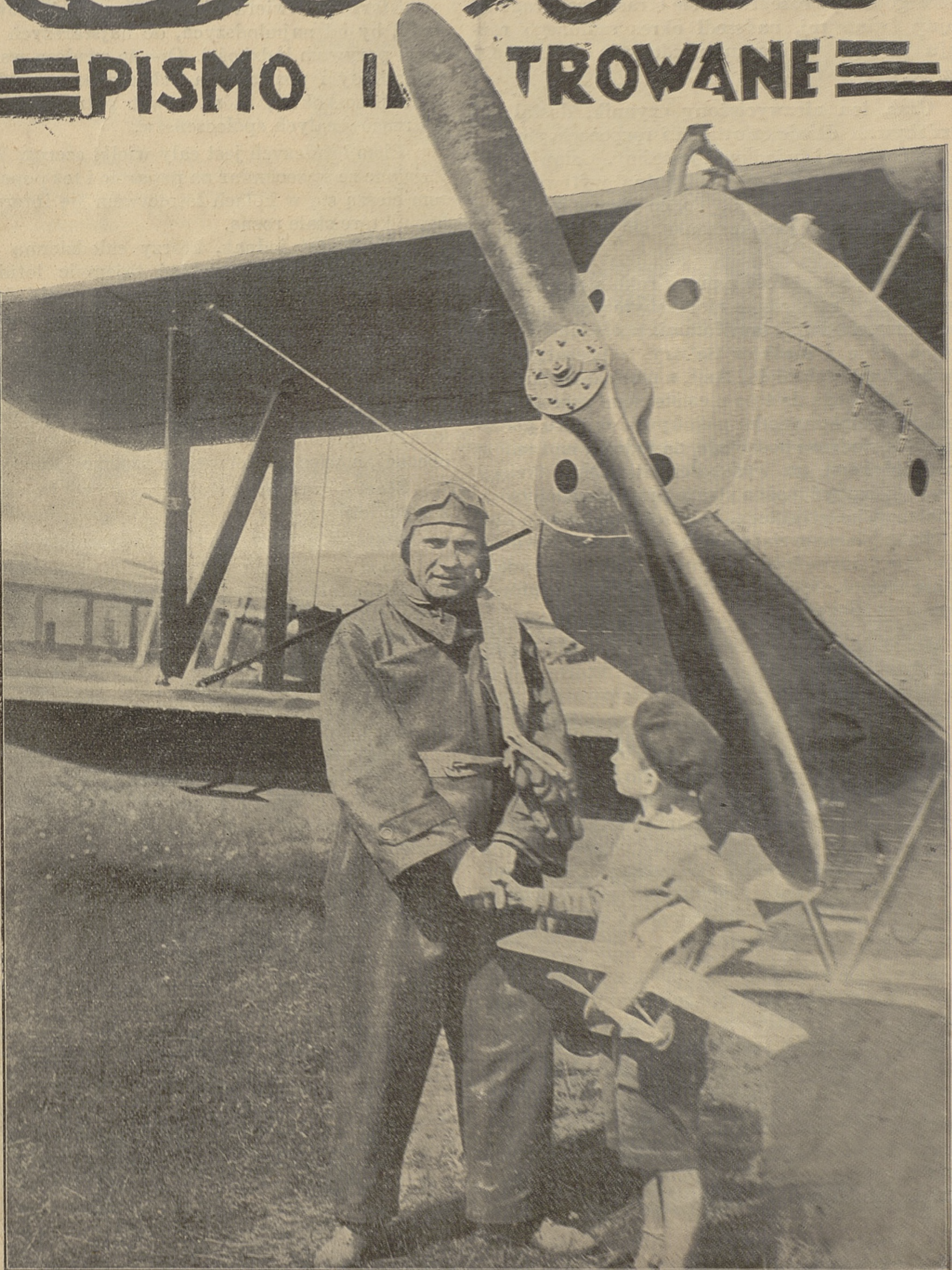
Start

PISMO IL TROWANE



OD WYDAWNICTWA

Żyjemy dziś w tempie rozwoju gospodarczego i intelektualnego, o którem się naszym przodkom nigdy nie śniło. Po wieku pary i elektryczności, a szczególnie po rozegraniu się straszliwej tragedji wojny światowej, nadszedł okres szalonego rozwoju idącego w kierunku zdobycia przestrzeni i czasu.

Czas, ten niezwyciężony czynnik, dostał się w zdobywcze dłonie człowieka i rozpoczęła się dzika walka, której świadkami jesteśmy. Człowiek zacisnąwszy zęby, z podziwu godną wytrwałością, zwalcza czas i przestrzeń. To, co jeszcze przed paru laty określano jako mrzonkę, staje się nakazem chwili.

Zawrotna szybkość z przed roku stała się normalną dziś. Przestrzenie nieprzebyte przecina człowiek, samochodami, samolotami, pociągami i t. d., drwiąc sobie z piasków Sahary, z poszarpanych urwisk skalistych Małej Azji, z pampasów Ameryki, a nawet sięga dziś po niezmierzone przestrzenie oceanów, które zamierza pokonywać w paru godzinach. Na wodzie i pod wodą, na lądzie i nad lądem i nad obłokami, na wysokości kilkunastu tysięcy metrów zobaczyć można straże przednie zdobywcy, wynalazcy, konstruktora. Granica szybkości, o której tyle w pierwszych latach bieżącej ery mówiono, granica wytrzymałości organizmu ludzkiego, zdaje się nie istnieć. Istnieją tylko rekordy i ci, którzy rekordy te zdobywają.

Jakie dziwne i odmienne uczucia budzą w sercach dzisiejszej młodzieży, powieści, któremi jeszcze niedawno zachwycała się i które uważane były za szczyt fantazji.

Sławny Old Shatterhand, zbladłby jak płótno, a jego niezawodny dwunastostrzałowy sztucer napewno by zamilkł wobec turkotu pościgowego samolotu, siejącego 500 kul na minutę z swych dwuch karabinów maszynowych. Kapitan Nemo z trudem by uniknął pogoni łodzi podwodnej z silnikami elektrycznemi, sunącej cichutko, z szybkością 30 węzłów na godzinę, posiadającej na swym pokładzie samolot dla wywiadu.

Bronić się przed tą pogonią i w czas i przestrzeń nie sposób. Kto więc nie chce odpaść i nie chce pozwolić, by fala jego współziomków pogrążyła go w zupełności, musi dotrzymać kroku szeregom posuwającym się niepowstrzymanie naprzód.

Jedną z najpotężniejszych dziedzin dążenia człowieka w czas i przestrzeń jest bezwątpienia lotnictwo. Lotnictwo bowiem przewodzi dzisiejjawami życia wśród poszczególnych kół, zajmujących się lotnictwem.

Start — jest najtańszem pismem ilustrowanem, kosztuje bowiem 2.40 kwartalnie, a wychodzi co 2 tygodnie.

Start — otwiera dla swych czytelników swe łamy, by od najmłodszych, do najstarszych mogli szym porywom ludzkości. Ono to zwalcza wszelkie przeszkody i pozwala na dokonywanie niesłychanych przeskoków, które nawet potrafią dokonać wstrząsów całych społeczeństw.

Pism lotniczych jest cały wielki szereg. Zasługują one ze wszechmiar na poparcie i też poparciem tem cieszą się w kołach lotnictwem się interesujących, które stale rosną.

Wielu jest jednak, którzy całodzienną pracą zmęczeni, nie chcą zgłębiać tajemnic lotnictwa, wielu co nie dość jeszcze są przygotowani do czytania technicznych artykułów, i którzy nawet tej potrzeby odczuwać nie mogą i będą.

Tym wszystkim dajemy do ręki **„Start“.**

Start — nie jest pismem lotniczem, fachowem.

Start — jest ilustrowanem pismem dla wszystkich, uwzględniającem szczególnie postępy wiedzy obecnej, a więc w pierwszym rzędzie lotnictwa.

Start — zawiera cały szereg nowel i opowieści z życia lotniczego.

Start — nauczy Was kochać lotnictwo.

Start — zapozna Was z lotnictwem, z lotnikami, z samolotami, z budową modeli, z budową szybowców i płatowców sportowych.

Start — ma dla każdego swój kącik.

Start — interesuje się najdrobniejszymi przesię w piśmie wypowiedzieć.

Start — odpowiada na wszelkie zapytania z dziedziny postępu techniki lotniczej.

Start — urządzać będzie w odstępach czasu konkursy dla swych prenumeratorów.

Start — cieszy się, gdy go krytykujecie, krytyka bowiem pozwoli nam zastosować się do Waszych życzeń.

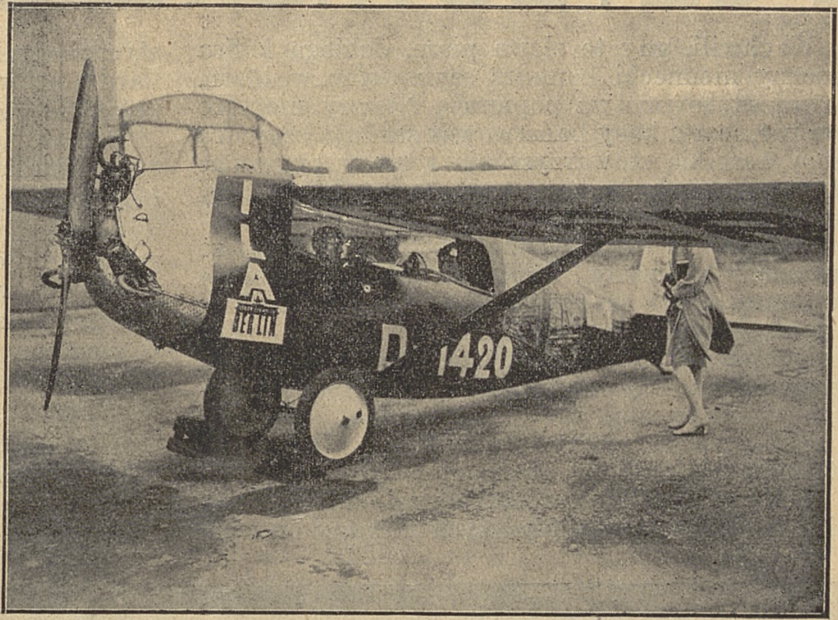
Start — więc jest pismem, które i Ty musisz zaprenumerować, zawiadamiając nas o tem kartką pocztową.

W następnym numerze rozpoczynamy druk Serji artykułów zatytułowanej „Przewodnik Modelarza“ Serja zawierać będzie wszelkie najnowsze wiadomości z dziedziny budowy modeli, organizacji modelami, rysunki nowych modeli itp.

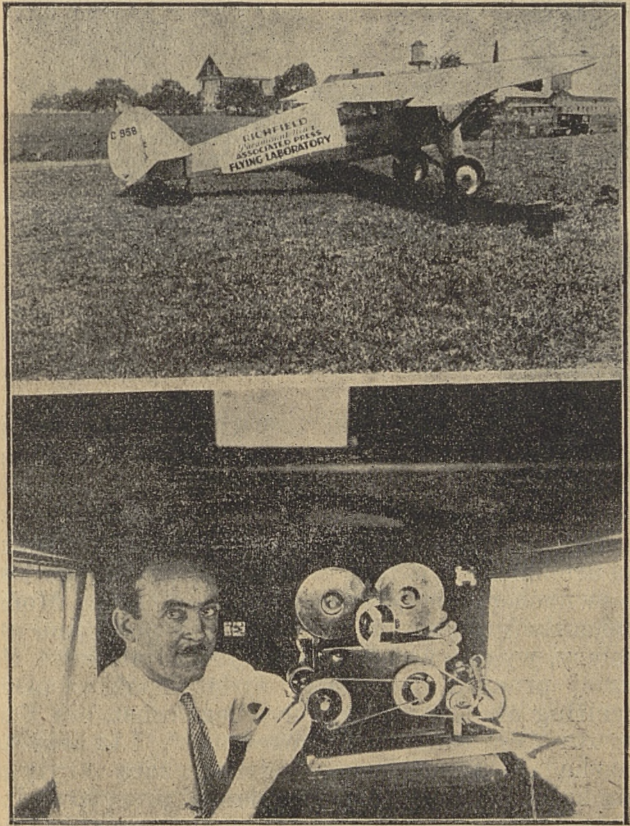


Na szerokim świecie

Na tytułowej stronie dzisiejszego wydania daliśmy zdjęcie z jednego z lotnisk w Polsce. Młodzi modelarze zyskali sobie słusznie przyjaźń dużych pilotów.



NIEMIECKI PILOT MERTENS przed startem do lotu wokoło Europy na lotnisku w Berlinie. Lot jego ma służyć propagandzie Międzynarodowej Wystawy Lotniczej, która odbyć się ma w październiku w Berlinie.



LATAJĄCE LABORATORJUM FILMOWE. Znane amerykańskie filmowe towarzystwo „Paramount" posiada specjalny płatowiec z aparatem filmowym. Nie byłoby to jednak nadzwyczajnością. Płatowiec ten posiada kompletne laboratorjum tak, że w czasie lotu operator wywołuje i kopjuje filmy, wręczając je gotowe do wyświetlania natychmiast po przylocie. Płatowiec filmowy umożliwi Towarzystwu loty do różnych miejscowości, celem uzupełnienia Tygodnika Filmowego (rodzaj Gaumont'a), przyczem natychmiast po przylocie zmontowane i gotowe filmy idą do teatru świetlnego, które je zakontraktował.

PILOT DROUHIN PRZY PŁATOWCU. Przed dwoma tygodniami pilot francuski Drouhin, przy wykonywaniu próbnego lotu na płatowcu transoceanicznym Couzineta spadł i w dwa dni potem umarł z powodu odniesionych ciężkich obrażeń



Z SZYBOWISK

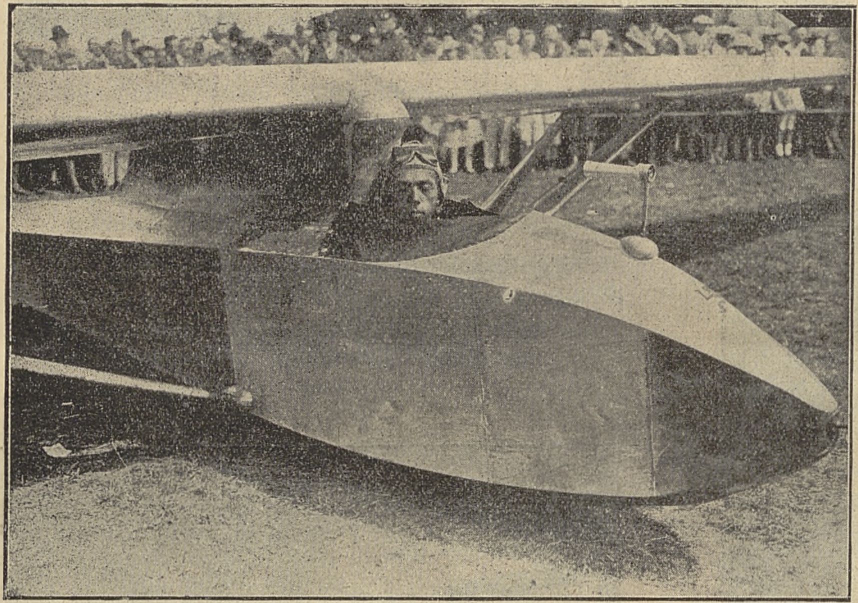
W chwili, gdy te słowa piszę, dobiega końca doroczny niemiecki konkurs szybowców w Rhön. Rozwój szybownictwa popierają Niemcy nietylko moralnie, lecz z kasy państwowej zasilają szczodrą dłonią wszelkie stowarzyszenia i osoby prywatne przystępujące do budowy szybowców, lub chcący wziąć udział w konkursie.

Jednym z najpoważniejszych szybowisk są bezwzględnie tereny Rhöhn'u, gdzie właściwie powojenny sport szybowcowy powstał i rozwinął się w błyskawicznem tempie.

Nie należy jednak sądzić, że niemcy są ojcami szybownictwa. Są oni tylko zręcznymi i szczęśliwymi wykonawcami.

Faktycznym ojcem lotnictwa bezsilnikowego jest Ludwig Mouillard, francuz.

Ludwig Mouillard urodził się w Londynie w roku 1834. Już od lat najmłodszych zdradzał on wielkie zainteresowanie lotem ptaków, który obserwuje, bada budowę ptaków, mierzy szerokość i długość skrzydeł i waży ptaki najróżniejszych gatunków. Po śmierci ojca swego 22-letni Mouillard rzuca swój zawód artysty i objąwszy po ojcu folwark Mitidża w Algierze, zamiast gospodarować, poświęca cały swój czas obserwacji ptaków. Szczególnie studjuje niespotykany w Europie gatunek mewżaglolotów, których ciężar duży w stosunku do małej powierzchni skrzydeł, a przy tem lot nawet wznoszący się bez wykonywania skrzydłami jakichkolwiek ruchów, bardzo Mouillarda zastanawia. Rozważając lot żaglolotów i porównując go z lotem innych ptaków, które wykonują tak dużo skomplikowanych ruchów, mając stosunkowo mniejszy ciężar, a większą powierzchnię skrzydeł, dochodzi Mouillard do wniosku, że lot żaglolota jest jedynie najłatwiejszym do naśladowania przez człowieka. Rezultatem tych rozmyślań i prac jest dzieło wydane w 1881 r. „L'Empire de l'Air — essai d'ornitologie appliquée a l'aviation". Książka ta staje się w owych czasach przedmiotem niechętnej krytyki, szczególnie ze strony nawet wybitnych współczesnych matematyków, którzy ją wprost humorystycznie traktowali. A teraz — jedna z tez Mouillard'a uchwycona w zdaniu jest używana na niektórych płatowcach francuskich jako dewiza: „Prędkość jest podstawą latania". Równolegle pracuje Mouillard i praktycznie, budując w krótkim przeciągu czasu cztery płatowce bezsilnikowe, a nawet udaje mu się przelecieć 42 metry. Będąc w Kairze dokonuje wynalazku wyginania końców skrzydeł celem utrzymania równowagi poprzecznej, t. zw. gauchissement i opatentowuje go w Stanach Zjednoczonych w roku 1897 za Nr. 582.757. Wynalazek ten bezprawnie przywłaszczyli sobie bracia Wright. Gauchissement używano również w czasie wojny na francuskich płatowcach typu Coudron. Jak większość genjuszów, umiera Mouillard w r. 1897 w brudnej dzielnicy Kairu, w nędzy i zapomnieniu.



KONKURS W RHÖN 1928. Pilot austryjacki Kronfeld, który wzniósł się na swym szybowcu 540 m ponad start, bijąc tem samem rekord Schultz'a, ustanowiony przed paru dniami na 420 m. Zauważyć należy ładne kształty opływowe szybowca, których harmonje psuje cokolwiek instrument konieczny, szybkościomierz, umieszczony przed pilotem na kadłubie.

Drugi z kolei, inżynier niemiecki Otto Lilienthal urodził się w r. 1848 w Anklam. Życie jego jest w pewnych rysach bardzo podobne do życia Mouillard'a. Swój pociąg do studjum nad podbojem atmosfery, wykazywał Lilienthal już w młodości. Po długiej pracy i badaniach wydał książkę: „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst, ein Beitrag zur Systematik der Fliegekunst". I ta książka spotyka się ze złośliwą i druzgocącą krytyką Helmholtz'a. Praktyczne badania przeprowadza w okolicach Berlina, zeskakując z pagórków na ślizgowcach przez siebie skonstruowanych. Skoków tych, które zamieniają się w loty, wykonuje długi szereg w czasie od 1890 do 1896 roku i osięga długość lotu kilkuset metrów. W międzyczasie nie ustając w badaniach, specjalnie zajmuje się wygiętym kształtem skrzydeł. W roku 1896, 21 sierpnia, w czasie próbnego lotu zabija się Lilienthal w Rhinkow koło Berlina, stając się pierwszą ofiarą lotnictwa bezsilnikowego. Zdobycze jego były wyzyskane przez braci Wright, Plicher'a Chanut'a, którzy zaczęli za jego przykładem wbudowywać do ślizgowców silniki, a z tych pierwszych prób powstały obecne płatowce.

Po zapoznaniu się w ten sposób z historją lotu bez silnika, przejdźmy do krótkiego opisu tego, co niemcy w tym czasie zdziałali od końca wojny.

Na wzgórzach Rhön'u, w tej kuźni pracy bez-



KONKURS W RHÖN 1928. Schultz, nauczyciel szkolny z Prus Wschodnich rekordzista światowy długotrwałości lotu, przy swym szybowcu „Westpreussen", na którym wzniósł się 420 m ponad start.

silnikowego lotnictwa niemieckiego, zawrzało w sierpniu 1920 roku. W dwuch namiotach ulokowano pierwsze szybowce i rozpoczęto ustanawiać rekordy. 4 sierpnia utrzymał się w powietrzu 2 minuty 22 sekundy inż. Klempner, przelatując przestrzeń 2 kilometrów. Zmiany w budowie szybowca i ulepszenia, pozwalają w krótkim czasie pięciu lat pilotowi Kegel na przelecenie 12 sierpnia 1926 roku odległości 55 km 200 m, a już w roku następnym pilot Schultz utrzymuje się w powietrzu 14 godzin i 7 minut, przelatując przestrzeń 455 kilometrów. 18 października 1927 roku Schultz wznosi się 653 metry ponad wysokość punktu odlotu.

Nehring wykonuje po raz pierwszy lot 11 kilometrowy i ląduje ściśle na miejsce startu. Schultz odbywa $9^1/_2$ godzinny lot z pasażerem.

W roku bieżącym konkurs zawiera cały szereg konkurencji: najwyższa wysokość, największa odległość, lądowanie w punkcie odlotu i t. d. Uczestnikami konkursu są studenci szkół wyższych, uczniowie szkół średnich, artyści, mechanicy, piloci..., którzy sami swe szybowce zbudowali.

Trzeba również wiedzieć, że na terenie tym znajduje się wspaniały instytut aerodynamiczny, aerologiczny i meteorologiczny, szkoła lotów szybowych, wspaniałe hangary i warsztaty. Tam również odbyły się próbne loty bezogonowych płatowców („Ente", „Storch"), oraz udatne próby lotów szybowca przyczepionego na linie za płatowcem silnikowym.

Wreszcie w czerwcu roku bieżącego odbyły się próby startu szybowca za pośrednictwem małego silnika rakietowego, który po starcie został przez pilota odrzucony. Wszystko to razem udowadnia, jak bardzo poważnie zapatrują sie Niemcy na szybownictwo i do jakich już doszli rezultatów. Tem smutniej mi o tem pisać, wiem bowiem iż wielu i to bardzo wielu, nawet poważnych ludzi niedocenia należycie znaczenia tego działu lotnictwa i nazywa go wręcz bezwartościową zabawką.

Po ukończeniu konkursu w Rhön nie omieszkam podzielić się z miłymi Czytelniczkami i Czytelnikami wynikami, daję narazie kilka fotografji i przenoszę się do Polski, by coś o naszem szybownictwie wspomnieć.

*

W Polsce jak to zawsze, zapał jest, ale straszny brak forsy. Co dzień prawie miewam wizyty żądnych pobicia polskich rekordów młodzieńców, którzy wszystko już mają gotowe, prócz pieniędzy na budowę szybowca lub płatowca sportowego. Przyznać jednak muszę, że młodzież polska garnie się z zapałem do sportu lotniczego i szybowego.

Pospieszę, również zdradzić, że w tych dniach udało mi się w budzie drewnianej za miastem podpatrzeć dwuch konstruktorów przy pracy nad budo-



PRASA NA KONKURSIE W RHÖN. Nadawanie przez mikrofon wywiadu Dra. Lasen'a (w środku) z dwoma rekordzistami: pilotem Nehringem (lewo) i Dittmarem (prawo).

wą awionetek; trzecią buduje por. pil. Grzmilas w 3 pułku lotniczym.

O tych 3 postaram się w najbliższym czasie coś skrobnąć, załączając fotografje, tego co już jest,

a to co niema, — to łatwo odgadniecie — pieniędzy brak. Tu nawet fotografja nie pomoże. Chyba, że Ciocia Liga otworzy swą kabzę, zasilając fundusze biednych konstruktorów. Ha — wszystko na świecie jest możliwe.

Ale nie odbiegajmy od tematu. Właśnie nie tylko zapał — ale i czyn można zapisać na dobro polskiej młodzieży.

Aeroklub Akademicki we Lwowie — tak — o tych Akademickich Aeroklubach to muszę Wam coś specjalnie napisać — szukał, szukał i — znalazł teren, pomimo, że cały szereg ludzi określił Polskę naszą, jako krainę mlekiem, miodem i członkami LOPP'u płynącą, ale szybowisk — nie — tych nigdzie nie widać.

Wyjechali więc lwowscy akademicy z prezesem swym p. Szczepanem Grzeszczykiem pod Złoczów i próbowali. Na szybowcu konstrukcji studenta Wacława Czerwińskiego, zajął miejsce sam prezes i — utrzymał się z łatwością 4 minuty i 13 sekund (proszę czas ten sprawdzić z zegarkiem w ręku, to jest bardzo długo) wznosząc się 50 m ponad start.

Drugi start skończył się mniej szczęśliwie. Niezupełnie pod wiatr wypuszczony szybowiec, wkrótce po starcie uderzył skrzydłem o ziemię, przewrócił się na plecy, a p. Grzeszczyk potłukł się dotkliwie.

Wyprawa studentów rozporządzała tylko jednym szybowcem. Te jednak świetne wyniki, uzyskane przy pierwszym locie, pozwalają przypuszczać, że w najbliższym czasie i o polskiem lotnictwie bezsilnikowem słyszeć będziemy.

Chcę jeszcze na zakończenie porównać pierwszy polski lot na nowym terenie z niemieckim.

p. Grzeszczyk — 4 min. 13 sek.
inż. Klempner — 2 min. 22 sek.

Cyfry mówią same za siebie! Bol.

M. CHARNAS.

Komitet szkolny w Orzegowie.

Wszyscy za przykładem Orzegowa!

Na skutek licznych artykułów tak w prasie śląskiej jak i w pismach lotniczych znalazły się wreszcie szkoły, które zrealizowały projekt utworzenia Komitetu Szkolnego L. O. P. P. na Śląsku. Szkoły w Orzegowie uczyniły pierwszy krok w tym kierunku; utworzono tam koło L. O. P. P. w skład którego weszli pp.: 1) Eckert Grzegorz Kierownik szkoły jako prezes, 2) Banach Tadeusz nauczyciel, 3) Borkowska Władysława nauczycielka, 4) Grzybowska Jadwiga nauczycielka, 5) Mazurek Alfons nauczyciel, 6) Moskalówna Helena nauczycielka, 7) Ogaza Klemens nauczyciel, 8) Opuchlikówna Genowefa nauczycielka, 9) Owczarek Maksymiljan nauczyciel, 10) Kopczyński Władysław nauczyciel, 11) Pogłódkówna Stanisława nauczycielka, 12) Trafiałek Stefan nauczyciel jako skarbnik, 13) Wątroba Józef nauczyciel, 14) Bussówna Daniela ochroniarka, 15) Pasławski Józef Kierownik szkoły jako wiceprezes, 16) Pasławska Marja nauczycielka, 17) Ajdukiewiczówna Marja nauczycielka, 18) Kinasiewiczówna Jadwiga nauczycielka, 19) Dropała Wiktor nauczyciel, 20) Górska Janina nauczycielka, 21) Paczosówna Zofja nauczycielka jako sekretarka, 22) Petkówna Jadwiga nauczycielka, 23) Rokicka Stanisława nauczycielka, 24) Zukowiecka Antonina nauczycielka, 25) Cepurska Jadwiga nauczycielka, 26) Fickówna Elżbieta ochroniarka i dziatwa szkolna. W następstwie tego kroku tworzy się tam Komitet Organizacyjny, który przy współpracy Komitetu Kolejowego L. O. P. P. opracuje plan utworzenia Szkolnego Komitetu Województwa Śląskiego. Z uznaniem podnieść należy patrjotyczny czyn orzegowskiej szkoły. Zapoczątkuje on dalsze tworzenie się Kół szkolnych L. O. P. P. w szkołach śląskich. W Orzegowie powstaje równocześnie pierwsza modelarnia lotnicza dla młodzieży szkolnej, oraz bibljoteka lotnicza. Nie mamy dość słów zachęty i uznania dla rozumnie pojętego patrjotyzmu koła nauczycielskiego w Orzegowie i żywimy nadzieję, że za tym przykładem podążą i inne szkoły na Śląsku, co w znacznej mierze podniesie zainteresowanie młodzieży naszej dla lotnictwa.

Uczmy młodzież naszą kochać lotnictwo, w młodzieży tej bowiem przyszłość i cała nadzieja kraju. Niech ona już w szkole uczy się rozumieć wielką doniosłość Ligi Powietrznej dla Państwa. Niechaj się utworzy wielki zbiorowy „Związek Górnośląskiej Młodzieży Szkolnej“ z hasłem przewodniem „Dla Ligi“ i niech ten związek stanie się potężną dźwignią dla Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, bo jeżeli gdzie szukać zapału, który jak mówi nasz wieszcz „tworzy cuda“, to właśnie w łonie młodzieeży. Zorganizowanie i utworzenie jednolitego Komitetu L. O. P. P. młodzieży śląskiej dla poparcia Ligi, to dzieło, które może i powinno wydać świetne rezultaty, a sprawa ta, jeszcze raz powtarzam z naciskiem, to sprawa pierwszorzędnego znaczenia dla interesów naszego Państwa. O cokolwiek zaczepimy, czy o problemy gospodarczo-handlowe, czy też o komunikacyjne, musimy natknąć się na Ligę. W pomyślnem rozwiązaniu tej sprawy leży rozwój ogólny Państwa, jest to siła, przed którą wszelkie uboczne względy ustąpić powinny.

Do pracy około Ligi wzywamy tedy całe społeczeństwo śląskie, niech stanie do apelu i wbrew głosom nieprzyjaznym zaświadczy do jakich wielkich jest skłonne ofiar dla miłości Polski. Żywimy nadzieję, że Nauczycielstwo w pełnem zrozumieniu ciążącego na wszystkich obowiązku wspierania Ligi użyje swych wpływów na młode pokolenie ich pieczy powierzone, by choć najmniejszym datkiem przyczyniło się do dzieła Ligi z tem przekonaniem, że będzie to posiew, który wyda obfity plon.

Początek zrobiony — dalszy rozwój tej akcji to jest utworzenie Komitetu Szkolnego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na całym Śląsku poleca się gorąco rozwadze miarodajnych czynników z przekonaniem, że projekt jest użyteczny i w razie realizacji poprze znacznie sprawę Ligi.

Wszyscy pod sztandar Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na Górnym Śląsku urządzony przez Wojewódzki Komitet Kolejowy w Katowicach.

W tygodniu lotniczym rozwinięta na wielką skalę akcja propagandowa na cele L. O. P. P. stanie się probierzem zainteresowania społeczeństwa naszego dla L. O. P. P., tydzień lotniczy bowiem w tym celu jest urządzony, by uświadomić ogół o akcji L. O. P. P., o której wiele się słyszy, a o której działalności może nie wszyscy dostatecznie są powiadomieni.

Otóż Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest instytucją bardzo ważną, gdyż od jej rozwoju zależy rozwój lotnictwa naszego. Cele jej bardzo daleko idące, a najpilniejszym zadaniem — to rozbudowa w państwie sieci lotnisk i hangarów, bez których trudno mówić o rozwoju komunikacji lotniczej tak cywilnej jak wojskowej. Jednocześnie Liga dąży do umożliwienia rozwoju przemysłu lotniczego w państwie, zajmując się przygotowaniem sił fachowych, urządzeniem instytutu aerodynamicznego, wysyłaniem sił fachowych zagranicę, dla dorównania uczynionym tam w zakresie lotnictwa postępom i t. d. Część tych zadań Liga w zupełności już wypełniła, lecz dużo jeszcze pozostaje do pracy nad zapewnieniem przyszłości naszego lotnictwa.

L. O. P. P. musi dążyć do rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego w Polsce, do przysporzenia funduszów na inwestycje i ulepszenia w lotnictwie.

Tydzień lotniczy daje sposobność społeczeństwu śląskiemu, znanemu powszechnie ze swego wielkiego patrjotyzmu do złożenia nowych dowodów doceniania potrzeb naszego kraju.

Gdy się słyszy jak wielkie rozmiary przybiera lotnictwo niemieckie, mimowoli ogarnia nas pesymizm, bo jakkolwiek żyjemy w czasach wielkiej tęsknoty do pokoju, niemniej trudno uwierzyć w trwałość tego pokoju, widząc usilne dążenia Niemiec do rewizji granic.

Nie da się zaprzeczyć, że rozwój lotnictwa w zakresie wojskowym jest zasadniczym celem lotnictwa, bez dobrze zorganizowanej floty powietrznej będziemy skazani zgóry na przegraną. Wszystkie państwa dążą do tego, by swe lotnictwo doprowadzić do doskonałości. My jeszcze nie dorównujemy na tem polu innym narodom, a to z tego powodu, że brak u nas dostatecznie rozwiniętego przemysłu lotniczego, brak dostatecznej ilości wyszkolonych mechaników i pilotów. Dlatego nieodzowną jest współpraca społeczeństwa całego, tem więcej, że idzie tu nie tylko o lotnictwo wojskowe, lecz i o lotnictwo cywilne, otwierające nam dostęp do całego świata.

W tygodniu lotniczym, każdy patrjotycznie myślący obywatel Rzeczypospolitej, mający dobro kraju na uwadze, powinien przyczynić się w drobnej choć mierze do utrwalenia bezpieczeństwa i nienaruszalności granic naszego państwa.

Celem tego tygodnia będzie z jednej strony uświadomienie jak najszerszych warstw społeczeństwa o potrzebach polskiego lotnictwa oraz o celach i zadaniach Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, z drugiej zaś strony zebranie większych funduszów na rzecz tej instytucji.

HENRYKA MARCZEWSKA.

SPÓŹNIONY ŻAL.

NOWELA.

Szary półmrok zimowego wieczoru otula przejrzystą gazą pokój, pajęcze cienie kładą się na obrazach i sztychach, błąkają się po puszystych dywanach i makatach, pełzają po poduszkach i pajacach, rozrzuconych na otomanie; ciepło tu i zacisznie; jednak zmrok zapadający zasuwa całunem smutku i melancholji, welonem wspomnień i rzeczy minionych ten pokój, jakby do rozkoszy stworzony.

Cicho tu i przytulnie. Gęste firanki i kotary tłumią odgłosy wielkiego miasta; tylko zegar z bronzu, ustawiony na stoliku marmurowym jednostajnie, delikatnie tyka.

Na dużym staroświeckim fotelu siedzi postać kobieca. Nie można rozróżnić jej rysów, gdyż zmrok coraz gęstszy zapada. Głowę ma w dłoniach ukrytą, mimo niewyraźnych zarysów; w całym jej ruchu przebija rozpacz i ból.

— A więc Stefan się żeni! Przecież zapomniał o mnie, ale to moja wina, tylko moja wina... wybiegły z jej ust słowa szeptem. Wstaje powoli, podchodzi do biurka i nerwowym ruchem zapala lampę. Abażur o złocistym, ciepłym tonie oświeca łagodnym blaskiem pokój. Wystrojone pajace i roześmiane lalki w krynolinach i strojach pompadur, oparte na różnokolorowych poduszkach, jakby ożyły. Rena bierze dziennik do ręki, w którym przed paru godzinami wyczytała w zapiskach kroniki towarzyskiej o mającym się za parę dni odbyć ślubie Stefana. I znów jej zbolałe oczy te same przebiegają litery:

W dniu 25 stycznia 1926 roku zostanie zawarty związek małżeński między panem Stefanem Karlińskim, kapitanem-pilotem, a panną Anną Mirecka, córką pp. i t. d....

Gazeta wypadła jej z ręki. Blask lampy oświeca jej krótko przystrzyżone włosy o kasztanowatym odcieniu, szafirowe oczy przyćmione długiemi rzęsami, patrzą ze smutkiem i melancholją — grymas zniechęcenia owija jej usta pełne, jakby pocałunków spragnione...

Patrzy w głąb swej duszy i przeszłość roztacza przed nią dawne, bardzo dawne, a jednak niezatarte obrazy...

Jest maj rok 1914. — Rena jest w Brugges od kilku tygodni. — Roześmiana, wesoła i bogata panna. Od miesięcy podróżuje z matką po szerokim kwiecień w Paryżu. A teraz tu w Brugges, gdzie kwiecień w Paryżu. A teeraz tu w Bruggees, gdzie zwiedza muzea i kopjuje stare arcydzieła.

Każdej soboty i niedzieli w restauracyjce, w której jadają, spotyka młodego człowieka, którego oczy szare, szukają jej spojrzenia.

Podobają się jej te oczy i cała jego twarz młoda, życiem drgająca i stanowczości pełna. I coraz

Dla osiągnięcia tych celów, posłuży cały szereg imprez dochodowych, opartych na składaniu dobrowolnych groszowych ofiar w postaci specjalnych mareczek do biletów kolejowych, samolotów aluminjowych, zbieraniu składek przez specjalne listy ofiar, nalepek na kajety szkolne.

W przeddzień otwarcia Tygodnia Lotniczego odbędzie się pod protektoratem JWPana Prezesa D. K. P. Inż. Dobrzyckiego i JWPana Wiceprezesa D. K. P. Inż. Niebieszczańskiego w sobotę dnia 1 września b. r. w sali Powstańców w Katowicach przedstawienie teatralne wraz z zabawą taneczną.

Pragram obejmuje:

1. Odczyt o lotnictwie (p. inż. Bohatyrew).
2. Przedstawienie teatralne p. t. „Idź pan spać".
3. Występ Chóru Kolejowego.
4. Koncert orkiestry kolejowej.

Podczas całego Tygodnia Lotniczego będą ustawione stoliki we wszystkich kawiarniach w Katowicach, również będą ustawione stoliki na ulicach w miejscach ruchliwych oraz na dworcu kolejowym, gdzie kwesta odbywać się będzie przez cały dzień.

Równocześnie p. Charnas wygłosi przez radjo odczyty o lotnictwie p. t.:

1. O Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej,
2. Lotnictwo komunikacyjne,
3. Obrona przeciwgazowa,
4. Młodzież a lotnictwo.

Ogólny program opracowany przez Zarząd Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. jak widać jest oparty na rzeczowych podstawach, które przewidują akcję na szeroką skalę. Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. pokłada nadzieję, że tegoroczny Tydzień Lotniczy da jak najlepsze wyniki finansowe.

Jeżeli bowiem społeczeństwo polskie tłumny weźmie udział w uroczystościach i imprezach przez Ligę w Tygodniu tym urządzonych, świadczyć to będzie o wielkiem zainteresowaniu ogółu dla spraw społeczno-państwowych, co przyczyni się do stworzenia naszej licznej i potężnej floty powietrznej.

Wojewódzki Komitet Kolejowy
L. O. P. P. w Katowicach.



Metalowy jednopłat nowoczesnej konstrukcji typu „Hanriot" Styx" H. 46. Estafette z silnikiem „Salmson" 95 MK chłodzonym powietrzem.

częściej, gdy zamknięta w muzeum, wśród starych obrazów Memlinga, Rubensa, Van Dycka, z paletą i pędzlami w ręce, stara się odtworzyć dzieła dawnych mistrzów, oczy jej zachodzą mgłą rozmarzenia i widzi przed sobą oczy inne, oczy żywe, pełne życia i zdaje się jej, że z miłością w nią wpatrzone...

A później nieco, przypomina sobie to popołudnie cudne, gdy wybierała się na długą wędrówkę po mieście sennem, tem mieście o zamarłej, świetnej przeszłości, po tem Brugges, poprzerywanem kanałami, o domkach starych z czerwonej cegły, o wieżyczkach wysmukłych; błądzi wśród wąskich uliczek, gdzie w drzwiach domków, siedzą stare, zgrzybiałe staruszki, robiące koronki, które tutaj od wieków przechodzą tradycyjnie z matki na córkę.

Z daleka, na jednym z kanałów, spostrzega jego postać, zbliżającą się ku niej. Pamięta to poznanie, jedyne w życiu, gdy ich oczy stęsknione za sobą, spotkały się, jego zbliżenie się do niej, uchylenie kapelusza i proste przedstawienie się: „Jestem Stefan Karliński i tu na obczyźnie, nie obrazi Panią moja śmiałość"...

Potem ta przechadzka wspólna o zmroku zapadającym wśród kanałów sennych, otulonych mgłą wspomnień, wśród starych,(wąskich uliczek, domów cichych, których mury pokryły się pleśnią wieków; staje jej przed oczyma całe to Brugges zamarłe, widziane przez pryzmat młodości i pierwszej miłości, dźwięczy jej w uszach cudowne carillon.

Stefan wówczas studjował w Liéges na wydziale mechaniki w politechnice i zamierzał poświę-

Jakie to wszystko dalekie, a mimo to tak bliskie, tak drogie...

cić się lotnictwu. To było jego najgorętszem pragnieniem. Mówili o tem długo ze sobą. Prawie dwa miesiące spędzili razem, widując się niemal codziennie i zaczęła się rozwijać miłość. Pod koniec czerwca, Rena wróciła z matką do kraju i Stefan z niemi.

Wybuchła wojna. Stefan już na początku września przydzielony został do eskadry lotniczej. Rena z matką zamieszkały w Krakowie. — Pamięta te krótkie kartki od niego, przysyłane z frontu, ten ciągły niepokój, targający całem jej istnienieniem. A w kilka miesięcy później wiadomość, że Stefan ciężko ranny, leży w szpitalu w Krakowie.

Wykonał lot szalenie niebezpieczny; leciał wtedy jako pilot, a przy nim jego kolega szkolny, jako obserwator. Lecieli długo wśród gradu kul nieprzyjacielskich, pocisków armat i granatów.

Nagle kula trafiła jego przyjaciela w samo serce, kładąc kres młodemu życiu. Samolot uszkodzony; Stefan ciężko ranny, prawie nieprzytomny, nie wypuścił kierownicy z ręki i zdołał szczęśliwie wylądować, lecz w tej chwili z braku krwi i wycieńczenia zemdlał i nieprzytomnego odwieziono

MAKSYMILJAN CHARNAS.

PRO DOMO NOSTRA.

Podając powyżej projekt organizacji L. O. P. P. napisany przez jednego z najtęższych pracowników na polu lotnictwa na Śląsku Górnym, za którego działalność mówią zresztą najdobitniej wyniki pracy zwracamy się do wszystkich tych, którym sprawa ta nie jest obcą i którzy chcieliby głębiej się zastanowić, by artykuł ten zechcieli dokładnie przeczytać i spostrzeżeniami swemi z nami się podzielić.

W numerach następnyeh ukaże się cały szereg artykułów odnoszących się do szczegółów organizacji niżej podanej, które traktować należy jako dalsze rozwinięcie zagadn. uzyskania najlepszych wynik. przez ulepszenie systemu organizacyjnego

Redakcja.

Przypatrzywszy się działalności Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. w ciągu czterech lat jego istnienia i obejmując całokształt prac dokonanych w tym czasie stwierdzamy z zadowoleniem, że w Polsce posuwamy się w szybkiem tempie nie tylko na drodze rozwoju gospodarczego, przemysłowego etc., ale w ostatnich czasach zauważyć można dążność do jaśniejszej przyszłości — dążność do ujęcia życia społecznego w związki i organizacje polegające na systematycznej pracy nad odbudową kraju. Typowym przykładem jest wspomniany Komitet Kolejowy L. O. P. P. w Katowicach.

Porównania statystyczne z ubiegłych lat działalności świadczą najwymowniej o intensywnej pracy nad zagadnieniami związanemi z lotnictwem. Nowe prądy społeczne i ekonomiczne dzisiejszej doby wymagają zastosowania w jaknajwiększej mierze lotnictwa jako doskonałego środka lokomocji. Wszak żyjemy w wieku zdobyczy technicznych w których awjatyka niepoślednią odgrywa rolę. U nas na tem polu są jeszcze duże wady i braki ale czy od razu da się wszystko stworzyć?

W szkicu niniejszym postaramy się dać w przybliżeniu obraz prac i zamierzeń Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P., by w ten sposób umożliwić sferom kolejowym tak żywo interesującym się zresztą lotnictwem, oraz szerokiemu ogółowi społecznemu zapoznanie się z działalnością Komitetu Kolejowego w okresie czteroletniego jego istnienia na tle całej organizacji Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Zacznijmy od pytania: — Jaki zasadniczy cel ma Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej? Odpowiedź krótka: — Zabezpieczenie odzyskanej niepodległości przez przygotowanie siły obronnej i współpracę z rządem. Pragnąc gorąco pokoju nie możemy jednak pod grozą zgubnych następstw pozostać w tyle poza innemi państwami pod względem przygotowania siły obronnej. Rząd czyni w tej dziedzinie bardzo wiele — mamy już dzisiaj doskonale zorganizowaną armję lądową, mamy duże zasoby w materjale wojennym, lecz to jeszcze zbyt mało. Z braku bowiem funduszów, oraz słabego rozwoju naszego przemysłu lotniczego, nie możemy dorównać innym krajom — które na tem polu doszły już do szczytu potęgi. Lotnictwo wojenne, to najważniejszy atut w razie przyszłej wojny, zaniedbanie tego środka obrony to prawie pewność przegranej. Państwa ościenne, jak Niemcy, Rosja dokładają wszelkich

---

do szpitala. Rena odwiedzała go codziennie, całemi godzinami przesiadywała przy jego łóżku, wpatrując się z niepokojem w tę twarz wychudłą, zczerniałą, w te oczy gorączką zmęczone i często nieprzytomne.

A wtedy, mimo miłości ku niemu, przyszedł na nią lęk dziwny przed związaniem życia z nim na zawsze. Wiedziała, że wyzdrowiawszy, znów będzie zmuszony narażać swe życie dopóki trwa wojna, a potem namiętność do szybowania w powietrzu będzie powodem ciągłego niepokoju i drżenia o niego. Nie czuła się ona na siłach, za słabą była nerwowo, a może nie dość silną, mimo wszystkiego, była jej miłość wtedy.

Jakże głupią, jak samolubną się sobie teraz wydaje; odtrąciła jego miłość, zanadto bała się cierpienia. W kilka lat później wyszła zamąż za bogatego przemysłowca w Warszawie. Przechodzi w myślach to swoje małżeństwo, zupełnie niedobrane, które mimo dostatku, nic jej nie dało, w którem pozostaje samotna, z goryczą i pustką w duszy, pełna zniechęcenia, z uczuciem, że zmarnowała życie. „Nic dziwnego, że Stefan zapomniał o mnie, nie kochałam go dość silnie, bałam się cierpienia, ale teraz żałuję, jak żałuję“ — powtórzyła głucho.

Wstaje z fotelu i wyjmuje z szuflady biurka, fotografję Stefana, z czasów ich młodzieńczej miłości, i suchemi bezmiernie smutnemi oczyma, długo się w nią wpatruje — zmarnowałam życie — powtarza szeptem do siebie — cóż jest ono warte bez miłości, a w życiu zawsze jest cierpienie i przed niem uciec nie można.

W tej chwili nasuwa jej się wspomnienie niedawne z przed roku, kiedy to na lotnisku, na Mokotowie, Stefan miał wykonać lot próbny na nowym, nieznanego u nas typu, płatowcu. Widzi jak powoli, równiuko wznosi się w górę, jak wspaniale, wysoko szybuje w powietrzu, i to jego mistrzowskie lądowanie, i ten podziw, entuzjazm zebranej publiczności, która z zapartem oddechem śledzi wszystkie jego ruchy.

Rena stała wówczas zgubiona wśród tłumu, który wznosi na jego cześć okrzyki pełne zapału. Steefan promienny, uśmiechnięty, dziękował mu spojrzeniem; jednak oko jego nawet na chwilę nie spoczęło na niej...

— Tak, straciłam szczęście, zmarnowałam życie — powtarza bezustannie. — Ta Anna Mirecka, mimo, że Stefan jest w służbie lotniczej i często różne, niebezpieczne, loty wykonuje, nie obawia się zostać jego żoną. To jest inny typ kobiety, inny w każdym razie, niż ja z czasów, kiedy miałam miłość Stefana. Ona go kocha prawdziwie.... Ale w tem wszystkiem moja jest wina.

Pokój zaciszny, ciepły, światło złotawem blaskiem zalewa pokój, rozśmiane lalki spoglądają na Renę z ironją, tak jej się przynajmniej wydaje; patrzą na nią bez współczucia, bez zrozumienia... Rena czuje, że żal jej jest spóźniony, daremny, że zaprzepaściła swe szczęście.

starań w celu udoskonalenia przemysłu lotniczego u siebie. Chodzi jednak nie tylko o lotnictwo wojenne, ale i o rozwój lotnictwa cywilnego, otwierającego nam szeroko drzwi do całego świata i umożliwiającego zastosowanie go jako środka komunikacji w celach gospodarczo-ekonomicznych. Liga O. P. P. w pełnem zrozumieniu ważności tych zadań, z małych początków stała się dziś potężną organizacją, a że społeczeństwo ocenia jej doniosłość, najlepszym dowodem jest masowe przystępowanie członków, dochodzące do setek tysięcy.

Przejdźmy teraz do jej działalności w Wojewódzkim Komitecie Kolejowym w Katowicach.

Organizacja Woj. Kom. Kol. na skutek dokonanych ostatnio zmian odznacza się wielką sprężystością i intensywną działalnością. Rozumiejąc bowiem konieczność ścisłej i ekonomicznej współpracy, Komitet Kolejowy trzyma się zasady nie rozpraszania energji i podporządkowania się w zamierzonych pracach pewnemu z góry ustalonemu planowi. Dzięki temu, unika się zamętu i praca w poszczególnych resortach postępuje w tempie uregulowanem i ściśle skoordynowanem. Jedynie tak pracując, możemy osiągnąć w danym momencie potrzebne maximum energji, co konieczne jest zwłaszcza w akcji propagandowej, zmierzającej do najwyższego zainteresowania sfer kolejowych Ligą O. P. P.

Dzięki wysoko rozwiniętemu poczuciu patrjotyzmu u kolejarzy górnośląskich, akcja ta znajduje w ich kołach żywy oddźwięk tak, że wszelkie imprezy jak: urządzanie odczytów, zebrań, widowisk, organizowanie tygodni i dni lotniczych osiąga tam nadzwyczaj pełny sukces.

Kolejarze wiedzą dobrze, że spokój i bezpieczeństwo naszego państwa polega w dużej mierze na silnej i zorganizowanej flocie lotniczej, więc popierają wszelkiemi siłami usiłowania i dążenia do szybkiego zrealizowania tych najważniejszych postulatów Ligi jak: stworzenie własnego przemysłu aerodynamicznego, szkolenie pilotów, popieranie prac naukowych z dziedziny lotnictwa, otwarcie jaknajwięcej szkół mechaników lotniczych i t. p. Nie należy wątpić, że przy poparciu całego społeczeństwa niebawem dorównamy pod tym względem potężnie zorganizowanej flocie niemieckiej i rosyjskiej. Zadaniem Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. jak dotąd tak i nadal będzie skupiać około pracy dla Ligi jaknajwiększą ilość kolejarzy, co jak się okazuje ze sprawozdań Komitet w przeważnej mierze już osiągnął.

ORGANIZACJA!

Przekonujemy się teraz naocznie jak szerokie kręgi zatacza organizacja L. O. P. P. w tutejszym Komitecie Kolejowym i jaki ogrom pracy włożono w tę akcję. Chodziło bowiem przedewszystkiem o wciągnięcie i zainteresowanie lotnictwem wszystkich pracowników kolejowych. W tym celu zwołano szereg zgromadzeń, na których rutynowani działacze społeczni wygłosili kilkadziesiąt zajmujących odczytów o lotnictwie i celach L. O. P. P. Odczyty wypowiedziane w sposób jasny i przystępny, zdołały przykuć uwagę słuchaczy i tem samem rozbudzić żywsze zainteresowanie dla L. O. P. P., o której dotychczas mało kto wiedział. Jak w każdem początkowem dziele społecznem tak i w tej organizacji były pewne niedociągnięcia, które w miarę rozwoju akcji L. O. P P. uzupełniano.

Z chwilą gdy już pozyskano wszystkich pracowników kolejowych do L. O. P. P. postanowiono przeprowadzić w organizacji niektóre konieczne zmiany. Z dniem 1 stycznia 1928 Kom. Kol. przystąpił do zreorganizowania Miejscowych Kół Ligi, mianowicie: do tej chwili istniały tylko Koła Miejscowe, na czele których stał Komitet Wojewódzki. Brakło natomiast Komitetów Powiatowych i brak ten był powodem, że sprawy administracyjne i propagandowe często utykały. Wobec tego opracował Wojewódzki Komitet Kolejowy projekt utworzenia Komitetów Powiatowych we wszystkich Oddziałach służby kolejowej, na co się Oddziały niezwłocznie zgodziły i reorganizację tą przeprowadziły. Obecnie organizacja Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego przedstawia się następująco:

Wojewódzki Komitet Kolejowy opiera się na statucie L. O. P. P. art. 15 p. 3 i dzieli się na Komitety Powiatowe istniejące we wszystkich Oddziałach służby kolejowej na podstawie art. 13, p. 1, zaś Koła Miejscowe na podstawie art. 12. Wojewódzki Komitet Kolejowy obejmuje następujące Komitety Powiatowe wraz z Kołami Miejscowemi, wykazującemi ilość członków.

1. **Komitet Powiatowy, Gmach Dyrekcji Kolei Państwowej Katowice:**

Miejscowe Koło Wydz.	I	członk.	138
„ „ „	II	„	67
„ „ „	III	„	74
„ „ „	IV, VIII i X	„	161
„ „ „	V	„	94
„ „ „	VI i VII	„	161
„ „ „	IX	„	42

Razem kół miejscowych 7, członk. 737

2. **Komitet Powiatowy Oddział Eksploatacyjny Katowice:**

Miejscowe Koło Oddz.	Eksploat. Katowice	czł.	34
„ „	Bieruń Nowy	„	47
„ „	Brzezinka	„	41
„ „	Bytom Nowy	„	72
„ „	Chebzie Dw.	„	334
„ „	Chebzie Eksp. tow.	„	103
„ „	Hajduki	„	319
„ „	Hindenburg	„	35
„ „	Katowice Dw. osob.	„	491
„ „	„ Eksp. tow.	„	244
„ „	„ dw. przet.	„	532
„ „	„ Kasa stacyjna	„	104
„ „	„ Bogucice	„	93
„ „	„ Ligota	„	192
„ „	Kochłowice	„	60
„ „	Kostuchna	„	35
„ „	Makoszowy	„	43
„ „	Mysłowice dw.	„	463
„ „	„ eksp. tow.	„	57
„ „	Pszczyna	„	57
„ „	Ruda Śl.	„	74
„ „	Szopienice połudn.	„	62
„ „	„ półn.	„	266
„ „	Sośnica Eks. tow. P. K. P.	„	34
„ „	Tychy	„	117

Razem Kół Miejscowych 25 czł. 3962

3. **Komitet Powiatowy Oddział Eksploat. Tarnowskie Góry:**

Miejscowe Koło	stacja Tarnowskie Góry	czł.	759
„ „	Chorzów	„	243
„ „	Królewska Huta	„	123
„ „	Siemianowice	„	192
„ „	Lubliniec	„	146
„ „	Dąbrówka Mała	„	43
„ „	Brzeziny Śl.	„	47
„ „	Radzionków	„	29

„ „ Szarlej 44
„ „ Kalety „ 61
„ „ Strzybienica „ 20
„ „ Herby Śl. „ 54

Razem Kół Miejscowych 12 czł. 1761

4. **Komitet Powiatowy Oddział Eksploat. Rybnik:**
Miejscowe Koło stacja Rybnik czł. 413
„ „ Wodzisław „ 283
„ „ Orzesze „ 58
„ „ Czerwionka „ 33
„ „ Żory „ 66
„ „ Łaziska „ 32
„ „ Niedobczyce „ 72
„ „ Jaśkowice „ 48
„ „ Mikołów „ 115
„ „ Sumina „ 50
„ „ Rydułtowy „ 58

Razem Kół Miejscowych 11 czł. 1228

Komitet Powiatowy Oddział Mechaniczny Katowice:
Miejsc. Koło Oddz. Mechaniczny Katowice czł. 51
„ „ Mysłowice Parow. „ 496
„ „ Hajduki Parow. „ 160
„ „ Chebzie Parow. „ 255
„ „ Katowice Parow. „ 729
„ „ „ warszt. pom. „ 432
„ „ Piotrowice warszt. pom. „ 280
„ „ Ligota warszt. pom. „ 566
„ „ Katowice Depot wag. „ 221

Razem Kół Miejscowych 7 czł. 3190

Komitet Powiatowy Oddział Mechaniczny Tarnowskie Góry:
Miejscowe Koło Tarnowskie Góry czł. 869
„ „ Szopienice „ 351
„ „ Lubliniec „ 119

Razem Kół Miejscowych 2 czł. 1339

Komitet Powiatowy Oddział Mechaniczny Rybnik:
Miejscowe Koło Rybnik parow. czł. 501
„ „ Wodzisław parow. „ 104
„ „ Żory parow. „ 50
„ „ Orzesze parow. „ 40
„ Sumina parow. „ 27

Razem Kół Miejscowych 5 czł. 722

8. **Komitet Powiatowy Oddział Drogowy Katowice:**
Miejscowe Koło Nowy Bieruń czł. 37
„ „ Mysłowice „ 197
„ „ Szopienice „ 94
„ „ Katowice „ 265
„ „ Hajduki „ 68
„ „ Chebzie „ 129
„ „ Katowice-Ligota „ 67
„ „ Kochłowice „ 73
„ „ Tychy „ 96
„ „ Tychy „ 96
„ „ Pszczyna „ 109

Razem Kół Miejscowych 10 czł. 1135

9. **Komitet Powiatowy Oddział Drogowy Tarnowskie Góry:**
Miejsc. Koło Odc. Drog. Tarnowskie Góry czł. 97
„ „ „ „ Lubliniec „ 81
„ „ „ „ Miasteczko „ 111
„ „ „ „ Boronów „ 30
„ „ „ „ Brzeziny „ 68
„ „ „ „ Król.-Huta „ 75
„ „ „ „ Siemianowice „ 35

Razem Kół Miejscowych 7 czł. 497

Komitet Powiatowy Oddział Drogowy Rybnik:
Miejscowe Koło Oddział Drogowy czł. 17
„ „ Rydułtowy „ 76
„ „ Rybnik „ 125
„ „ Wodzisław „ 116
„ „ Czerwionka „
„ „ Knurów „ 70
„ „ Orzesze „ 98
„ „ Pawłowice „ 82
„ „ Lubomja „ 44

Razem Kół Miejscowych 10 czł. 770

11. **Komitet Pow. Kierown. Kolei Wąskot. Katowice:**
Miejscowe Koło Nowy Bytom st. k: czł. 186
„ „ Jaśkowice st. i odc. drog. i odc. Drog. Rojca „ 147
„ „ Maciejkowice st. k. „ 145
„ „ Szyb Pauliny „ 80
„ „ Siemianowice odc. drog. II „ 58
„ „ Kier. Kolei Wąskotorow. „ 39

Razem Kół Miejscowych 6 czł. 655

Stan członków przedstawia się:

1.	Kom. Pow. LOPP	(Dyr. K. P. Katowice)	czł. 737
2.	„ „ „	(Oddz. Ekspl. Katowice)	„ 3957
3.	„ „ „	(„ „ Tarn-Góry)	„ 1761
4.	„ „	(„ „ Rybnik)	„ 1228
5.	„ „	(Oddz. Mech. Katowice)	„ 2859
6.	„ „	(„ „ Tarn-Góry)	„ 1329
7.	„ „	(„ „ Rybnik)	„ 722
8.	„ „ „	(Oddz. Drog. Katowice)	„ 1135
9	„ „ „	(„ „ Tarn-Góry)	„ 497
10.	„ „ „	(„ „ Rybnik)	„ 770
11.	„ „ „	(Kier. Kol. Wąsk. Katow.	„ 655

Razem: 1 Wojewódzki Komitet Kolejowy LOPP
11 Komitetów Powiatowych
103 Kół Miejscowych

Członków: 15.660

Cyfrowy sukces tej organizacji — ogromny — gdyż jest możność dopilnowania i przeprowadzenia wszelkich składek na cele L. O. P. P. Unika się w ten sposób zgubnej i szkodliwej rozbieżności prac i działań. Wobec tych danych z otuchą patrzymy na dalszą przyszłość Ligi, tem więcej, że sfery kolejowe z wielką ofiarnością odnoszą się do L. O. P. P., rozumiejąc konieczną potrzebę rozwoju lotnictwa, jako podstawy obrony Państwa.

PROPAGANDA!

Umiejętność prowadzenia akcji propagandowej, nie jest łatwem zadaniem, chodzi bowiem o wyzyskanie najbłachszego choćby atutu, który jednak w akcji ogólnej może mieć duże znaczenie. Komitet rozwija w tym kierunku jak największą energję. mając zadanie ułatwione gorącem poparcie Kół Kolejowych, które na każdy apel stają jak jeden mąż do szeregu i pomagają w pracy. Woj. Kom. Kol. na podstawie doświadczeń doszedł do przekonania, że wyświetlanie filmów lotniczych to bezwątpienia najsilniejszy środek propagandowy. Filmy lotnicze uzmysławiając widzom zadanie i cele lotnictwa,

najsilniej je popularyzują, a łącząc rozrywkę z użytecznością, osiągają doskonały skutek. Drugim środkiem propagandowym to urządzenie w wszystkich miastach wystaw lotniczych, które największą korzyść przynoszą młodzieży, uplastyczniając jej naocznie samolot i jego budowę.

Wystawy takie cieszą się wielką popularnością i frekwencją, należy je zatem polecić jako wyborny środek propagandowy.

Z odczytami rzecz się ma inaczej. Rzeczowo biorąc — powinny być odczyty czynnikiem popularyzującym wiedzę lotniczą, niemniej od innych — w praktyce jednak cel ich zawodzi, nie wzbudzają bowiem żywszego zainteresowania chyba, że połączone z zabawą towarzyską lub jakiemkolwiek przedstawieniem.

Najbardziej jednak wskazane dla odczytów było by radjo. Pisma lotnicze, tak mało u nas poczytne, powinny znajdować się w każdym domu polskiego kolejarza. Prasa bowiem, to najpotężniejszy dzisiaj czynnik w życiu społecznem. Drugim takim czynnikiem cywilizacyjnym w życiu społecznem jest książka. Zakładanie więc bibljotek dzieł pożytecznych i kształcących jest jedną z najbardziej piekących potrzeb naszych. Książka w jakimkolwiek pisana zakresie, staje się własnością ogółu i przyczynia się do popularyzowania wiedzy. Woj. Kom. Kol., założył w Komitetach Powiatowych 11 bibljotek lotniczych zaopatrując je w najnowsze dzieła z dziedziny aerodynamiki i obrony przeciwgazowej. Za pomocą tych bibljotek szeroki ogół kolejarzy ma możność nabywania wiedzy lotniczej.

Imprezy lotnicze polegają na lotach popisowych, pasażerskich, propagandowych oraz na różnych widowiskach, loterjach fantowych i t. d. Imprezy takie przyczyniają się w dużej mierze do powiększenia funduszów Ligi, oraz zainteresowania lotnictwem sfer kolejowych. W czasie tygodnia lotniczego cała flota powietrzna powinna szybować nad ziemią, rozrzucając ulotki a nawet ulotki broszury. Tego rodzaju propaganda samolotów unoszących się nad naszemi miastami i wioskami, to najwymowniejsza i żywa ilustracja potrzeb lotnictwa i tą drogą najłatwiej trafić do naszej duszy zbiorowej. Konkursy modeli lotniczych to też jedne z najskuteczniejszych środków propagandowych, będąc zachętą dla młodzieży do poświęcenia się studjom lotniczym. Dokładne zaznajomienie się z jakimś przedmiotem powiększa zainteresowanie dla danego przedmiotu, więc i konkursy modeli lotniczych, to sposobność dla młodzieży do pożytecznego współzawodnictwa a przy wrodzonych zdolnościach możność dokonania ulepszeń i wybicie się po nad przeciętność.

FUNDUSZE!

Pamiętając o tej prawdzie, że do pomyślnego przeprowadzenia dzieła społecznego trzeba, jak ktoś powiedział: pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy, **winien Sejm w świadomości ciążących na nim zadań i obowiązków uchwalić podatek na rzecz lotnictwa od biletów kolejowych i znaczków pocztowych.** Minimalny procent może przynieść miljonowe dochody. Dalej możnaby opodatkować w czasie Tygodnia Lotniczego cukiernie, restauracje i kawiarnie na pewien zgóry ustalony procent, następnie **Gł. Zarząd LOPP powinien podwyższyć wkładkę członkowską z 50 gr na 1 zł, co już uskuteczniono w tutejszym Komitecie Kolejowym LOPP w Katowicach.** Zważywszy, że te 50 gr ustalonych w 1923 r. ma dziś dużo mniejszą wartość, a płace pracowników państwowych podniosły się kilkakrotnie. Prowadzone w tym kierunku zmiany przyczynią się wydatnie do powiększenia funduszów Ligi. Smutne to jednak, że poza sferą pracowników kolejowych w społeczeństwie naszem zainteresowanie dla lotnictwa i Ligi jest małe. Władze centralne nie rozporządzają dostatecznemi funduszami, by móc łożyć większą sumę na propagandę i uświadomienie ludności o ważności celów lotnictwa.

Reasumując wszystkie te dane i cyfry dochodzimy do wniosku, że w ciągu czteroletniego istnienia Woj. Kom. Kol. dokonano bardzo wiele inwestycyj i zmieniono organizację na korzyść tak, że dzieło Ligi postępuje stale naprzód.

ORGANIZACJA PRZYSZŁOŚCI!
500.000 PRACOWNIKÓW PAŃSTWOWYCH ZORGANIZOWANYCH W „LOPP" PRZYNIESIE ROCZNIE TYLKO ZA SKŁADKI CZŁONKOWSKIE 6.000.000 ZŁ.

Jakie powinny być na przyszłość zamierzenia L. O. P. P.

Kwestję organizacji naczelnych władz lotniczych porusza i rozwija w dłuższym artykule „Lotu Polskiego" pułk. Rayski, twierdząc, że dla rozbudowania i stworzenia silnego lotnictwa należy scentralizować w jednych rękach kierownictwa pewnych zasadniczych spraw dotyczących całości lotnictwa. Równocześnie jednak podaje autor powyższego artykułu „zachodzi konieczność dania zainteresowanym lotnictwem działom życia postronnego (zareprezentowanym w rządzie przez pewne ministerstwa) takiej w sprawach lotniczych samodzielności, aby jego swobodny rozwój i wykorzystanie przez dany urząd państwowy nie natrafiały na żadne przeszkody organizacyjne, ustalenia kompetencyj poszczególnych ministerstw, ewentualnie utworzenie centralnej władzy regulującej całokształt pracy lotnictwa. Oznaczenie granic pomiędzy przyznaną tej instytucji władzą a autonomją innych urzędów państwowych stwarza nadzwyczaj duże trudności, nad których usunięciem wysilają się wszystkie koncepcje organizacyjne. Pomiędzy dwoma krańcowemi ujęciami organizacji i t. d. bezwzględną centralizacją władz na jaką pozwoliła sobie jedynie Ameryka istnieje jak pisze autor cytowanego artykułu cały szereg rozwiązań pośrednich, normujących kompetencję i sukces, działania poszczególnych urzędów państwa w odniesieniu do spraw lotnictwa. Zasadniczym typem takiego rozwiązania jest organizacja francuska, która ze względu na bardzo trudne warunki lokalne spowodowane tem, że aż 4 ministerstwa są lotnictwem zainteresowane (wojny, marynarki, kolei i handlu), jest tem bardziej charakterystyczna. Jeżeli takie ogromne trudności i rozbieżności spotyka się w organizacji naczelnych władz lotniczych to widzimy, to samo w Komitetach Wojewódzkich, w których na każdym kroku spotyka się rozbieżności w działaniu władz.

Otóż należałoby w dalszej organizacji kolejowej L. O. P. P. porozumieć się przedewszystkiem z Ministerstwem Komunikacji, zwołać do Warszawy delegatów wszystkich D. K. P. to jest istniejących już Komitetów Kolejowych L. O. P. P. oraz tych Dyrekcyj w których organizacja ta jeszcze nie istnieje i utworzyć silny Główny Zarząd Kolejowy L. O. P. P. przy Ministerstwie Komunikacji w Warszawie, który obejmowałby wszystkie D. K. P. Wziąwszy pod uwagę, że wszystkie D. K. P. liczą kolejarzy ponad 180.000, to licząc rocznie miesięczne wkładki po 50 gr wyniosłyby 1.400.000 zł, a jeżeli jak w Katowicach 1 zł, to olbrzymią sumę 2.160.000 złotych.

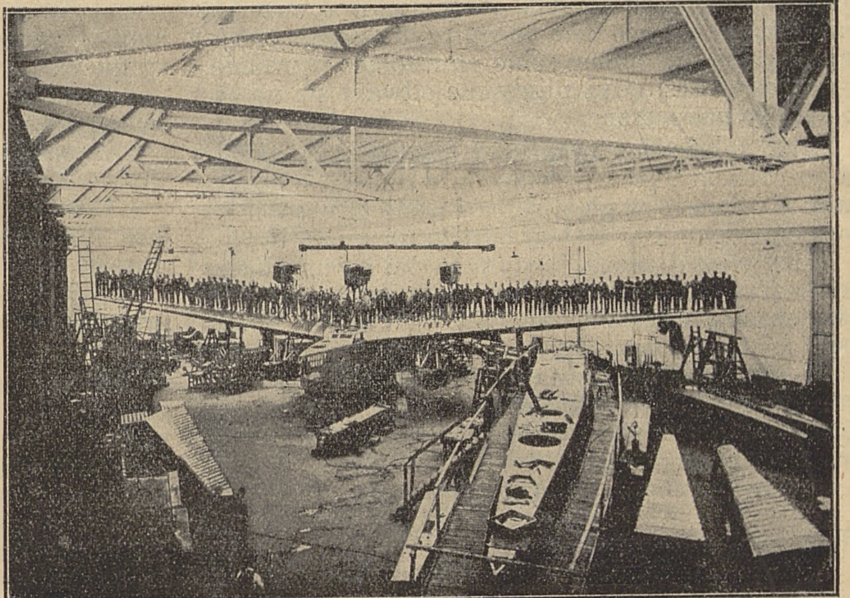
Organizacja rozporządzająca takim funduszem jest już potęgą z którą liczyć się trzeba, a jeżeli za organizacją kolejową podążyłyby i inne urzedy jak poczta, nauczycielstwo, policja, sądownictwo, Izba skarbowa, wszelkie Monopole państwowe i t. d., wówczas orga-

nizacja kilkunastu Głównych Zarządów przy poszczególnych Ministerstwach przyniosłaby L. O. P. P. nieobliczone wprost korzyści i równocześnie zainteresowanie dla lotnictwa w całem społeczeństwie znacznie by się wzmogło.

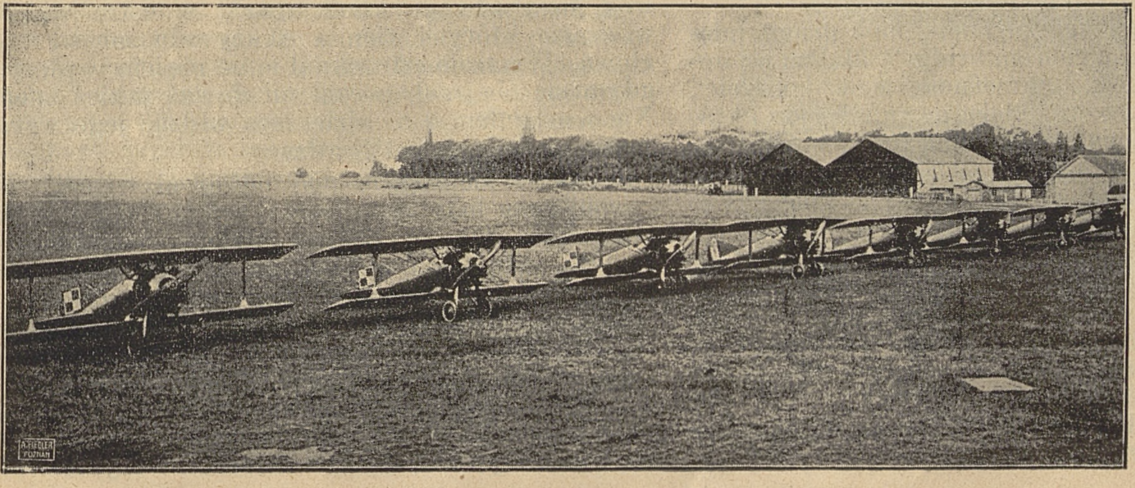
500.000 pracowników państwowych wymienionych zawodów zorganizowanych w L. O. P. P. złożyłyby przy uiszczeniu składek miesięcznych po 50 gr rocznie **3.000.000 zł, jeżeli po jednym złotym 6.000.000 złotych.** Utworzywszy kilka takich Komitetów przy poszczególnych Ministerstwach posunie się sprawę Ligi w szybkiem tempie naprzód. Z tego wniosek jasny, że należałoby powołać do życia w Głównym Zarządzie L. O. P. P. w Warszawie **Wydział Organizacji i Propagandy,** który by całą tę akcję przeprowadzał z poszczególnemi Zarządami w Ministerstwie, a rzecz naturalna, że na czele tego Wydziału postawić by należało jednostki wybitne i fachowe a nie manekinów. Poprzednio była mowa jedynie o składkach członkowskich, a pomyślmy jeszcze jak olbrzymie dochody przynieść powinny tygodnie lotnicze i inne imprezy o ile urządzone zostaną z nakładem energji i zrozumienia akcji propagandowej. Że akcja ta utyka i żółwim postępuje krokiem najlepszym dowodem Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P., który funkcjonuje już od stycznia 1924 r., czyli piąty rok, a posiada członków według zestawienia Głównego Zarządu, oprócz kolejarzy zaledwo 13.572 z których **76 procent jedynie płaci składki członkowskie.** Ten sam fakt ma miejsce i w innych Wojewódzkich Komitetach.

Od czasu do czasu słyszy się piękne mowy kończące się stale wołaniem o pokój a temsamem wbrew szczerem bezwątpienia usiłowaniom życie daje wprost przeciwną odpowiedź. Konflikty mnożą się, a gdy się wspomni prowokujące mowy niemieckich mężów stanu nie podobna obronić się pesymizmowi. Niebezpieczeństwo od wschodu i zachodu zawsze jest dla nas groźne i najdrobniejsze nawet nieporozumienia mogą w danej chwili spowodować doniosłe w skutkach zawikłania. Nie wybiegając daleko za lądy i morza, w najbliższem naszem sąsiedztwie dostrzegamy objawy poważnego naprężenia. Trudno bawić się w proroka, jedno jest pewne, że na dnie wszystkich wydarzeń politycznych staje zagadnienie rewizji powojenych traktatów, a gdyby do takiej rewizji istotnie przyjść miało, Niemcy ze swoją butą i zachłannością sięguą po „Śląsk i Korytarz Pomorski". Na to powinno się być przygotowanym. Ta myśl powinna stale towarzyszyć wszystkim naszym poczynaniom na polu Ligi i stać się bodźcem dla pokonania wszelkich przeszkód by dojść do zamierzonego celu. **Praca dla Ligi opierać się powinna na trzeźwej kalkulacji, która nam mówi, że siła i potęga naszego państwa zależeć będzie od siły i potęgi naszej floty powietrznej.**

Katowice.



OLBRZYM NIEMIECKI. W Travemünde odbyły się ostatnio próby olbrzymiego płatowca „Romar", zbudowanego w zakładach Rohrbacha. Płatowiec ten ma służyć do lotów na wielkie odległości. O jego potężnych rozmiarach daje pojęcie ilość ludzi wygodnie stojących na skrzydle



ESKADRA SPADÓW NA STARCIE

BONZO.

Pierwszy lot - Pierwsza kraksa.

Sam bym w to nigdy nie wierzył, gdybym się nie był przekonał namacalnie. Jeśli zaś idzie o namacalność, to nikt nie mógł jej stwierdzić równie dokładnie i jasno, jak właśnie ja sam.

Mówię o swoim pierwszym locie, w który nie chcieli wierzyć moi najbliżsi znajomi. Moja to zresztą wina, gdyż podstawy, do owej niewiary sam mozolnie i długo wytwarzałem.

Nie miałem się nigdy za tchórza, aż do chwili kiedy zdarzyło mi się po raz pierwszy w życiu — było to w r. 1909 — zobaczyłem nad Mokotowskiem polem wyścigowem w Warszawie samolot Delagneau.

Walczyły we mnie zażarcie dwa uczucia. Równocześnie pożerałem wzrokiem płatowiec i doznawałem niemiłego cierpnienia skóry na myśl o możliwości... kraksy. Zresztą nie nazywałem kraksy kraksą, gdyż kraksy nikt wtedy tak nie nazywał.

Paliło mi się w głowie, zapierała mi dech ciekawość, a zarazem jeżyły mi się włosy na samo przypuszczenie, że mógłbym się oderwać od starej, twardej, poczciwej ziemi.

Dnia tego — był to bardzo ciężki dzień w mem życiu — po szczegółowym obrachunku z mizerną swą duszyczką doszedłem do wniosku pełnego cierpkiej goryczy. Musiałem sobie powiedzieć wyraźnie, że jestem tchórz, gdyż nigdy nie odważę się na takie ryzyko powietrzne.

Było mi bardzo przykro i bardzo głupio, lecz nie potrafiłem ukryć przed sobą własnego tchórzostwa. Kryłem to w głębi serca i nosiłem w sobie tę męczącą tajemnicę. Byłem bardzo nieszczęśliwy.

Ulżyło mi dopiero, kiedym zaczął o tem głośno gadać. Paplaniną podniosłem tchórzostwo do godności zasady cynicznie się nią chełpiłem. Przynosiło mi to znaczną ulgę.

— Żądajcie odemnie czego chcecie, ale na stałym lądzie — mawiałem. W powietrzu „noga moja nie postoi". Nie mam ochoty kłaść zdrowej głowy pod Ewengelję.

Zyskałem sławę nieprzejednanego.

Tak, tak. Nie mogłem się też dziwić, że nikt potem nie chciał wierzyć...

Kto wie, czy ja bym w to uwierzył, gdyby nie to, że mam wszelką pewność, iż tak się stało.

Było to jesienią 1920 roku. Z powodu rany otrzymałem urlop z frontu i bawiłem na wsi w domu rodziny mojej narzeczonej.

Między jedną przejażdżką konną a drugą, między partją tennisa a robrem bridge'a klałem na nowomodną instytucję „chrześniaków wojennych", których moja narzeczona pielęgnowała legjon i którzy zasypywali ją listami. Byłem zazdrosny.

Pewnego popołudnia nad dworem i zabudowaniami gospodarczemi załoskotał huk motoru. Wybiegliśmy przed dom. Jakiś zwarjowany lotnik kręcił tuż nad ogrodem loopingi. Patrzyliśmy z podziwem.

W pewnej chwili z płatowca wypadł mały jak parasolka spadochron i po minucie lotu wylądował na gazonie — wraz z pudełkiem czekoladek, uczepionem na sznurkach.

Na pudełku ołówkiem było napisane: „Zapalcie trochę słomy na rżysku, to siądę".

Rżysko było tuż za parkiem. Zapalono słomę, usiadł. Był to dobry mój znajomy por. Z., także „chrześniak wojenny"! Nie mogę powiedzieć, żebym ja był tym, który najbardziej cieszył się z jego przybycia. Przywitaliśmy się bardzo serdecznie.

— Jak się masz „nieprzejednany" szczurze lądowy? Jak twoja rana?

— Rana dobrze. Na szczęście nie była w głowie i to mnie uratowało od lotnictwa.

Moja narzeczona była dnia tego nie w humorze i kłóciła się ze mną nieustannie.

— Kto jest tchórzem podszyty, ten zawsze znajdzie wykręt.

Myślałem, że mi krew tryśnie policzkami.

— To nie jest tchórzostwo, tylko rozsądek — odpowiedziałem, siląc się na spokój.

Uśmiechnęła się ironicznie.

— Byłem chwała Bogu dwa razy ranny i nikt mnie o tchórzostwo nie może pomawiać.

— Kule nie wybierają.

Jej niesprawiedliwość była oburzająca. Miała ona talent doprowadzania mnie do rozpaczy niepowściągliwością wyrażeń.

— Wiesz co, odstąp od zasady i przeleć się ze mną — zaproponował Z., chcąc załagodzić niemiłą sytuację.

Ziemia ugięła mi się pod nogami. Radbym był się zapadł pod nią. Zimny pot uczułem na czole.

Z. potrząsnął mojem sumieniem.

— Lecisz?

Cóż miałem robić? Strach mnie obezwładnił, lecz sytuacja była potworna. Należało jaknajstaranniej ukryć swe tchórzostwo.

— Lecę — odpowiedziałem i wydało mi się, że przyobiecałem publicznie popełnić samobójstwo.

Z. przypasał mnie do siedzenia i ulokował się za mną. Teraz dopiero poznałem co to znaczy naprawdę bać się. Łoskot silnika przy starcie doprowadzał mnie do szaleństwa. Jeszcze chwila, a niepomny na nic, byłbym wyskoczył, lecz... byliśmy już w powietrzu.

Nagle wszystko przycichło i moim zdumionym oczom ukazały się dobrze znane zabudowania z wysokości stu metrów.

Powoli wracałem do siebie, lecz myśl o nieuniknionej katastrofie nie opuszczała mnie. Chwilami kręciło mi się w głowie, gdyż Z., chcąc dać dowód swej odwagi, kładł aparat w ostre wiraże, w czasie których ziemia ukazywała mi się nad głową. Wreszcie szturchnął mnie pięścią w plecy i, gdym się obejrzał, począł mi dawać jakieś znaki. Nie wiedziałem o co idzie, lecz widząc jego wzrok pytający, skinąłem twierdząco.

Szło o looping. — Ni mniej ni więcej! No i zrobiliśmy looping, a potem renversement, a potem znów looping. Serce miałem pod gardłem, a nerki w łydkach, ale gdy po tem wszystkiem Z. lot wyrównał uspokoiłem się zupełnie. Nabrałem takiej pewności siebie, że widząc stojące na dole figurki, jąłem z wielką dumą kiwać do nich dłonią. Odpowiadali mi, powiewając chusteczkami do nosa.

Mimo uspokojenia, stwierdziłem z przyjemnością, że zniżamy się. Płatowiec zbliżał się ku ziemi, lecz nie prosto, a jakoś ukośnie. Wszystkie lin-

ki dźwięczały, jak struny w skrzypcach. Budynki, drzewa i ludzie rośli w oczach. Kiwałem wciąż dłonią, odpowiadając na pozdrowienia z ziemi. Gdyśmy przelatywali tuż niemal nad grupą stojących na rżysku Z. uderzył mnie silnie w kark.

Obejrzałem się gniewnie i zobaczyłem jego przerażone oczy. Rękoma wyczyniał jakieś niezrozumiałe gesty. Wzruszyłem ramionami i powróciłem do poprzedniej pozycji. Znów chciałem kiwnąć dłonią za burtą płatowca, gdy nagle... stało się coś dziwnego. Usłyszałem piekielny trzask, coś wyrżnęło mnie w łeb; ledwie zdążyłem pomyśleć:

— Więc jednak miałem rację! — ogarnęła mnie ciemność.

Kiedym odzyskał przytomność, moja narzeczona płakała jak bóbr, a jej łzy kapały na moje policzki. Bolały mnie tu i ówdzie gnaty.

Opodal leżały szczątki samolotu, a nad niemi stanął Z. i rozcierał sobie stłuczony łokieć.

— Do paki pójdę, nie ma co! Ale ty masz spokój, chłopie, — zwrócił się do mnie. — Kraksa pewna jak wół, a ten sobie rączką kiwa na pożegnanie ze światem.

Nie zdołałem nic odpowiedzieć, gdyż zalały mnie łzy narzeczonej.

Odtąd zyskałem w tem kółku opinję człowieka nieustraszonej odwagi, a moja narzeczona była ze mnie dumna.

ŚMIG.

W KORKOCIĄGU.

Nasz współpracownik (Smig) przepoił się na umór szlachetną ambicją, by Czytelników „Startu“ otrzaskać (nie za silnie jednakże) z terminologją fachową lotniczą. Nie chcąc mu w tem przeszkadzać, a raczej idąc, jak to się mówi — na rękę, — podajemy do użytku laików krótką encyklopedję terminów.

Są to terminy, których zbliżenia się nikt z biciem serca nie czeka (jak np. podatkowe, wekslowe i t. p.), które tem niemniej gdzieś w czasie i przestrzeni lotniczej istnieją. Należy mieć tylko dobrą wolę, a łatwo się na nie natknąć. Dlatego to najniebezpieczniejszym jest „korkociąg“, ten bowiem — o ile łatwo wchodzi, o tyle znów wychodzi z trudem i boleśnie. Lotnicy się bardzo korkociągów boją i tem się tłumaczy zwyczaj rozbijania butelek szampana o śmigło. Zresztą korkociągi lotnicze są bardzo długie, trwają krótko i drogo kosztują, na codzień chętnie więc korzystają lotnicy ze zwykłych kupnych korkociągów.

Pewien, choć płynny związek z terminem „korkociąg“ ma „pilot“. Słowo to powstało z połączenia wyrazu „lot“ z czasownikiem „pić“. „Pićlot“ brzmiałoby nieładnie i niesalonowo, przekształciło się więc w czasach późniejszych na „pijlot“, aż zatrzymało się na brzmieniu obecnem, będącem w użyciu od początku obecnego wieku.

Coraz częściej spotykamy się dzisiaj z terminem „rajd“. Powinien on właściwie brzmieć „rajt“ — gdyż pochodzi on od wyrazu „rajterada“ — i nieraz zupełnie się pokrywa z tem słowem w swem znaczeniu. Taka lotnicza rajterada odznacza się przeważnie tem, że — rada czy nie rada, po drodze na czem siedzi — siada. Umówiono się nazywać to „lądowaniem“, choć wiadomo, że jest to absurd, gdyż nikt na lądzie nie siada. W pewnych wypadkach zupełnie usprawiedliwiony jest termin „wodowanie“. Zresztą o tak przykrych właściwościach lepiej nie pisać.

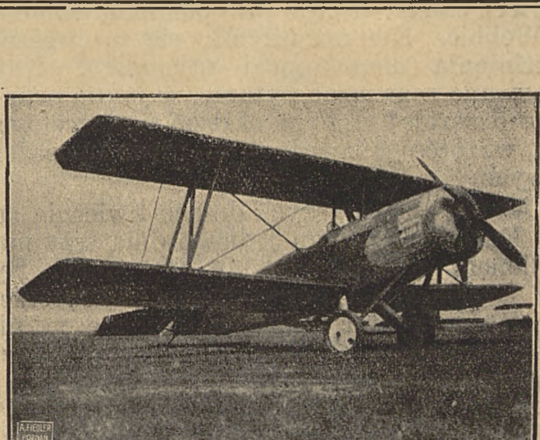
„Looping“, czyli wywracanie koziołków — wywodzić się może albo od „l. o. p. p.“ — albo, rzecz bardzo wątpliwa, jest pochodzenia chińskiego, zważywszy na narodową grę żółtych ping-pong. Looping polega na tem, by samolot własnoręcznie wywrócić w powietrzu do góry nogami. Trudność jest w tem, że po pierwsze samolot przeważnie niema nóg, po drugie w powietrzu brak oparcia do dokonania takiego wysiłku.

„Spadochron“ różni się znacznie od piorunochronu i innych środków ochronnych. Przyrząd ten chroni, choć spada — a z tem wszystkiem chroni właśnie od upadku. Spadochron ma szelki, na których trzyma się życie pilota. Służyć może za parasol i tem jest do niego podobny, że przy silnej wichurze unosi w powietrze.

„Ogon“ płatowca służy do sygnalizowania uczuć pilota. Ogon można zadrzeć do góry, najchętniej zaś, piloci kiwają nim na pożegnanie t. zw. „obserwatorom“, przyglądającym się im z dołu.

„Statecznik“ i „rozrusznik“ są to naleciałości z żargonu, analogiczne do słowa „pilotnik“. Są więc „statecznik“ i „rozrusznik“ określeniami dwóch — krańcowo się różniących — rodzaji pilotów, tych — co latają bez wypadków, i takich, którzy często ulegają kraksom. Podobnego pochodzenia jest również wyraz „zapalnik“.

Wreszcie do słów fachowych lotniczych zaliczyć należy wyraz „redaktor“, oznaczający ludzi, posiadających zdolność latania bez kraks w t. zw. fotelach. **Redaktor latający** najczęściej bywa „zapalnikiem“.



Taki samolot wpada też w korkociąg, odznacza się jednak tem, że łatwo wychodzi. Płatowiec ten buduje fabryka „Samolot“. Skonstruował go inż.-pilot Ryszard Bartel.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Liljowce atmosfery.

(Z cyklu „Na odskoczni XX wieku").

I.

Pierwszy wypadek zdarzył się w marcu w Ontario. Wywołał uzasadnione zdumienie w całym Stanie, a nawet echem lekkiej sensacji odbił się w pismach z różnych krańców U. S. A.

Harry Webb wystartował na maszynie wojskowej dla lotu na wysokość. Po raz ostatni widziano go z lotniska około godziny ósmej rano, wkrótce potem drobny punkcik na niebie stał się dla oka ludzkiego niewidocznym. Nic bardziej naturalnego! Ale o dziesiątej maszyna 402 jeszcze nie lądowała. Ani o jedenastej, ani też w południe. Gdy jednak po dwunastu godzinach, to znaczy o ósmej wieczorem żadnych danych o Harry Webbie nie było, stało się jasnem, że uległ katastrofie. Radjo wysłało w świat zapytanie, gdzie spadł aparat, oznaczony liczbą 402.

Odpowiedzi nie nadchodziły. Radjo urzędowo ponowiło pytanie, prosząc wszystkie formacje lotnicze o wszczęcie poszukiwań i rychłą odpowiedź.

„W rejonie naszym 402 nie dostrzeżono" — tak brzmiały, lub tej treści były wszystkie doniesienia, które skompletowano w Ontario po trzech dobach.

Jedyną konkretną odpowiedź dał płatowiec policji powietrznej A-CLXIX:

„Godzina 8,45. Wysokość 12.400 m nad Ontario. Płatowiec 402 szedł w górę spiralą. Pilot legitymował się telefonicznie: Harry W. Webb".

Oto wszystko! Władze wojskowe ewidencję Harry Webba zakończyły adnotacją „dezerter".

I byłaby pamięć o Harry Webbie zaginęła, gdyby nie kilka następnych dezercyj, które zanotowano pod datą 30 marca. Zdarzyły się one podczas grupowego lotu na wysokość z lotniska w Indiana.

Kapitan Ascot, major Cool i towarzyszący im mechanicy — zaginęli bez śladu. Załogi dwóch płatowców, wyprzedzających swe eskadry o paręset metrów — na oczach kilkudziesięciu ludzi — rozpłynęły się w nicość. Kiedy, jak i dotąd lot swój zboczyli — było to pełną sensacji, palącą zagadką. Zniknęli.

Wówczas to prasa, tym razem nie dwóch Ameryk, lecz całego świata, przypomniała sobie o Harry Webbie. Nie przyczyniło się to przecież do wyjaśnienia niepokojącej tajemnicy. Napróżno próbowano rozwiązać pytanie, w jakim celu popełniono dezercję? I to w okresie powszechnego pokoju, wkrótce po znacznej poprawie uposażeń wojskowych.

Aż oto w pierwszych dniach kwietnia zawrzało w Europie: w ciągu jednego dnia trzy maszyny pochłonęła tajemnica głębin atmosfery. Byli to: Olaf Sveeborg na prywatnym helikopterze, sierżant Hans Richter i Rumun Brabanescu, pilot na linji pocztowej. Szereg doniesień potwierdził przypuszczenia, że wszyscy trzej szybowali ponad dziesiątym kilometrem słupa powietrznego.

W kwietniu zanotowano ogółem 19 zaginięć. Zato liczby statystyki majowej rzuciły na poruszone tłumy cień grozy: 58! Nie było już niemal kraju, w którymby nie zanotowano wypadku niewytłumaczonej „dezercji w nirwanę", jak poraz pierwszy nazwał zjawisko to „Matin".

Prasa, lecz przedewszystkiem fachowe sfery lotnicze i koła naukowe, podkreślały ze specjalnym naciskiem fakt, że wypadkom tym towarzyszą zwykle podobne okoliczności, pozwalające przypuszczać, że istnieje jakiś wspólny mianownik, pod który wszystkie katastrofy ostatnich miesięcy dadzą się podciągnąć.

Z zestawień tajemniczych „dezercyj" wynikało niezbicie, że zachodziły one z reguły na znacznej wysokości, w strefie powietrznej pomiędzy jedenastoma i czternastoma tysiącami metrów. Padały więc ofiarą płatowce, odbywające lotv wysokościowe, lub statki kursujące na międzykontynentalnych linjach komunikacyjnych i pocztowych.

Potwierdzeniem dotychczasowej reguły stał się fakt inny, niezmiernie charakterystyczny: liczba zaginięć rosła z miesiąca na miesiąc, w miarę częstszych ekspedycyj śledczych i naukowych, usiłujących posiąść tajemnicę najodleglejszej warstwy atmosfery.

Rozum ludzki, tryumfujący dotąd nad całą przestrzenią ziemskich lądów, wód i powietrza; niezachwiany w swej cudownej logice pewników naukowych, — rozum, świadomy swej potęgi jedynowładca globu — nie rezygnował z rozwiązania niedorzecznej, jak się zdawało, zagadki.

Na rozkaz wszechpotężnej techniki i nauk przyrodniczych człowiek zaatakował walnie odległe dno atmosfery w połowie sierpnia.

I oto stała się rzecz straszliwa, miażdżące zdrowy rozsądek, niecąca panikę pośród miljonów istnień ludzkich. Człowiek XX wieku stanął poraz pierwszy przed nierozwiązalnym problemem nauki przyrody! Statystyka sierpniowa przekroczyła liczbę 1500 nieznanych tragedyj powietrznych.

Rozkazy władz przełożonych nie skutkowały — żaden pilot nie decydował się na lot wysokościowy. Represje w wojskach spowodowały szereg buntów, a na transkontynentalnych linjach pasażerskich wybuchały strajki. Życie ludzkie domagało się poszanowania i zapewnienia mu bezpieczeństwa.

Zwołany do Genewy Międzynarodowy Kongres Lotniczy uchwalił jednomyślnie zakaz przekraczania w lotach wysokości 8.000 metrów. Sesja Ligi Narodów rozciągnęła prawo to na formacje wojskowe i policyjne.

Nieznane siły przyrody upokorzyły człowieka.

II.

Blada plama słoneczna drgała na ciemnej ponurej tapecie. Promień zachodzącego słońca, skradziony przez małe lusterka, przytwierdzone na stałe za oknami. W ciasnych cienistych uliczkach Brugji podstępem tylko wprowadza się słońce do mieszkań.

Nad ciemną wodą sennego kanału, w starych murach o pokruszonych gzymsach, w otoczeniu ciszy muzealnej, pokój na trzeciem, najwyższem piętrze domu wąskiego — szerokości dwóch okien — zajmował od dni paru Jakób Petri.

(C. d. n.).

ODEZWA.

Ligi obrony powietrznej i przeciwgazowej Wojewódzkiego Komitetu w Katowicach.

Kolejarze!

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ustalił termin **Tygodnia Lotniczego na dzień od 2 do 9 września b. r.**

W „Tygodniu“ tym odbędą się urządzone staraniem poszczególnych Komitetów L. O. P. P. rozmaite imprezy, jak odczyty, przedstawienia, zabawy, loterja fantowa i t. d., mające na celu spopularyzowanie idei L. O. P. P. wśród najszerszych warstw naszego społeczeństwa. Wiemy dzisiaj wszyscy, jak tragiczną w swych skutkach może być przyszła wojna — a nie będzie to wojna wypowiedziana i kontynuowana przez rządy poszczególnych państw, ale walka na śmierć i życie całych narodów, bo ludność cywilna będzie w swych siedzibach głównym przedmiotem akcji przeciwnika. Punkt ciężkości zmagań narodów spoczywać będzie w walce chemicznej i w łączącem się z nią lotnictwie. I dlatego nasi „przyjaciele zaborcy“ zbroją się w niesłychanem tempie, udoskonalając śmiercionośne narzędzia i gromadząc odpowiednie materjały, by móc w przyszłości powetować w dwójnasób klęskę wojny ubiegłej. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest tą instytucją, która ma zadanie, uświadamianiem, zorganizowaniem samoobrony, budową lotnisk i instytutów lotniczo-chemicznych, dążyć do zapewnienia naszemu społeczeństwu ochrony przed zgubnemi skutkami nowoczesnej wojny. Nader mała liczba członków (250.000) w stosunku do ogólnej liczby obywateli naszej Rzeczypospolitej jest powodem, że Liga rozporządza szczupłemi funduszami, nie mogąc ani w części zrealizować zakreślonych programów.

Zwracam się więc do Was Kolejarze, jako do tych, którzy zawsze i wszędzie jedni z pierwszych bronili skutecznie spraw naszej Rzeczypospolitej, popierając Ligę, dążcie do jak najintensywniejszego rozwoju, by w przyszłości każdy obywatel był jej członkiem.

Bierzcie liczny udział w imprezach i uroczystościach, urządzanych przez Komitety L. O. P. P. w czasie „Tygodnia Lotniczego“, spełniając przez to święty obowiązek każdego Polaka spieszenia z pomocą naszej Ojczyźnie. Stanowić to będzie dobry przykład dla innych, przyczyni się niewątpliwie do podniesienia poziomu tych imprez i przyniesie zarazem poważny dochód dla Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Katowice, w sierpniu 1928 r.

Prezes Wojew. Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

(—) Inż. Dobrzycki.

M. CHARNAS.

W sprawie zasadniczej.

Mamy jedną rdzennie polską przywarę, która przynosi nam wiele, nawet bardzo wiele szkody. Jest nią przeczulony zmysł krytyki — krytyki wszystkich i wszystkiego, krytyki nieopartej na żadnych realnych przesłankach, lecz z postawionym sobie zgóry założeniem, że wszystko co się w kraju czyni i dzieje pozbawione jest zdrowego sensu; że zagranicą uczyniono by to zgoła inaczej, słowem bezmyślna paplanina, tem bardziej godna napiętnowania, że się ją spotyka u ludzi na czołowych stanowiskach społecznych, z których zdaniem ogół się liczy. „W Polsce wszystko jaknajgorzej idzie“ — słowa te wygłaszane z pewnością siebie w miejscach publicznych jak w kawiarniach, restauracjach, brzmią przykrym zgrzytem w uszach szczerych patrjotów, czynem objawiających swoje do kraju przywiązanie. Tego szkodliwego zwyczaju nie spotyka się nigdzie poza naszym krajem. Działalność ludzka, wszędzie na całym świecie podlega racjonalnej krytyce dla dobra sprawy, lecz nie jest to — jak u nas ma miejsce — pewne zgóry powzięte uprzedzenie do każdej pracy społecznej, od której zresztą owi panowie krytycy trzymają się jaknajdalej uważając, iż wygodniejsza rola krytyka niż działacza, który najlepsze swe siły poświęca sprawie publicznej na to, by pierwszy lepszy niepowołany pasorzyt pracę tą obryzgał szyderstwem, ironją a często i grubym żartem. Panom tym należy się odprawa słowami Krasickiego „Panowie źle się bawicie“. W duszach naszych brak pierwiastka tej dobrej woli, bez której nic dobrego na świecie

Bezwątpienia, że na polu postępu materjalnego idziemy stale ku jaśniejszej przyszłości, strona etyki moralnej natomiast dużo przedstawia do życzenia; widzi się na każdym bowiem kroku mnóstwo objawów niechęci, zawiści u ludzi małostkowych pozbawionych najczęściej wszelkich moralnych zasad. Wszędzie, gdzie tylko poczyna się jakaś szlachetna praca, żerować na niej zaczyna złość i głupota ludzka; nie przebacza ona nawet prawdziwej zasłudze. Przytoczę fakt drastyczny dobrze ilustrujący „pseudo-objektywny“ punkt widzenia pewnych jednostek. Osobistość zajmująca wybitne stanowisko w centrali L. O. P. P. w Warszawie, gdy chodziło o wyrażenie opinji o dziele śp. pułk. Schneidera pod tytułem „Lotnictwo“ odsądziła tę książkę od wszelkiej wartości, nie szczędząc jej zjadliwej i bezpodstawnej krytyki. Że dzieło to posiada jednak dużą wartość naukową, jako dzieje lotnictwa, obejmujące całokształt prac i rozwoju aeronautyki u nas, najlepszym dowodem słowa wstępu skreślone przez pułk. Rayskiego, z których przytoczę zdanie ostatnie „Jestem przekonany, że niniejsza książka dając treściwy i zwięzły pogląd na stan dzisiejszej wiedzy lotniczej przysłuży się społeczeństwu, siejąc wśród najszerszych warstw ludności umiłowanie lotnictwa oraz budząc interesowanie się sprawą obrony kraju“. Sądzę, że w dziedzinie lotnictwa autorytet pułk. Rayskiego wystarcza, by odeprzeć wszelkie nieprzemyślane a złośliwe zarzuty uczynione przez niepowołanego krytyka dziełu bardzo użytecznemu.

Reasumując powyższe wywody nie od rzeczy będzie pouczyć z lekka panów krytyków, by na przyszłość raczyli zmienić swoją taktykę i raczej zabrali się do jakiejś pozytywnej pracy przynoszącej społeczeństwu pożytek realny.

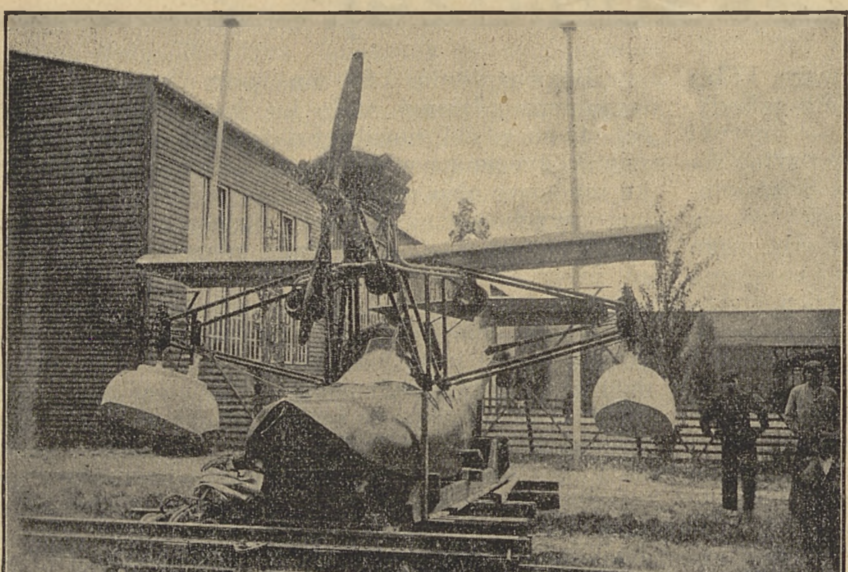
Taktyka walki politycznej w innych krajach ma miejsce, lecz tam występuje na tle ideowego przekonania a nie — wyłącznie chęci dokuczenia. Niestety wrażliwość sumienia doznała u nas stępienia i dlatego tyle jadu i nienawiści wśród ludzi. Pozbywszy się wielu już wad, należałoby przystąpić i do sanacji wewnętrznej a wówczas dopiero odrodzenie moralne kraju byłoby dokonane.

KRONIKA

POLSKA.

Upaństwowienie linji lotniczych w Polsce. Jak się dowiadujemy, jeszcze w bieżącym roku przejdą linje komunikacji powietrznej w Polsce na własność rządu. Nazwa nowa przedsiębiorstwa brzmieć będzie: Państwowe Linje Lotnicze. W związku z powyższem wypowiedziano już podobno na 1 listopada wszystkim pracownikom „Aerolotu“ posady. Po upływie tego czasu, będą pracownicy przyjęci przez nowe przedsiębiorstwo jako urzędnicy państwowi.

Projekt ten spotyka się z zupełnem uznaniem kół lotniczych. Związek Lotników Polskich z okazji powyższej wiadomości zwołał specjalne zebranie zarządu, na którem podniesiono fakt zgodnej linji polityki lotniczej Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K., z programami Z. L. P. i Z. Z. P. L., oraz wyrażono nadzieję, że i inne tak ważne postulaty, programu Z. L. P. znajdą również życzliwe poparcie u władz.



OCEANOPLANEM W 40 GODZINACH Z EUROPY DO AMERYKI. Rosyjski inżynier Gasenko, już od szeregu lat zajmujący się budową ślizgowców oceanicznych, próbował ostatnio pod Berlinem nowego ślizgowca. Oceanoplan jest pośrednim tworem pomiędzy samolotem i ślizgowcem, rozwijał on na próbie szybkość 150 km. Szczęść Boże! Ale tak krucha łupinka jest stanowczo nieodpowiednim środkiem komunikacji dla bojaźliwego człowieka i to jeszcze przez Antlantyk.

Samolot B. M. 5 w Warszawie. W tygodniu ubiegłym przyleciał szef kontroli wojskowej „Samolotu“ por. Gruszkiewicz z pil. fabrycznym p. E. Hołodyńskim nowym samolotem konstrukcji inż. Bartla do Warszawy. Odległość 300 km przeleciano w czasie 1 gdź 40 min.

Po przylocie do Warszawy zademonstrował mjr. pil. Makowski samolot B. M. 5. zebranym na lotnisku w Mokotowie przedstawicielom Departamentu Lotnictwa z szefem Departamentu płk. pilotem Rayskim na czele. Z instytutu Badań Lotniczych zauważyliśmy płk. inż. de Beaurain, inż. pil. Rolanda i innych.

Wszyscy obecni na lotnisku wyrażali się z całem uznaniem dla walorów płatowca.

Krzyże zasługi na piersiach dzielnych lotników majorów Kubali i Idzikowskiego. W kasynie oficerskiem 1 pułku lotniczego w Warszawie odbyło się oficjalne śniadanie wydane przez pułk na cześć bohaterskich lotników majorów Idzikowskiego i Kubali. Na śniadaniu tem szef departamentu żeglugi powietrznej M. S. Wojsk. pułkownik Rayski wręczył obu lotnikom w imieniu p. Ministra Spraw Wojskowych złote krzyże zasługi. Wieczorem lotnicy brali udział w kolacji koleżeńskiej wydanej przez oficerów korpusu lotniczego w restauracji „Oaza“.

Książki pokładowe dla statków powietrznych. Ukazało się rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu, nakładające obowiązek posiadania przez każdy statek powietrzny specjalnych ksiąg pokładowych. Są to następujące księgi: a) dziennik podróży; b) książka statku powietrznego; c) książka silnikowa. Książki te powinny znajdować się podczas lotu na pokładzie każdego statku powietrznego (samolotu, balonu i t. d.). Założenie ich winno nastąpić najpóźniej do 31 grudnia r. b.

ANGLJA.

Święto lotnicze. Rok rocznie odbywa się na lotnisku w Hendon koło Londynu święto lotnicze, w którem udział biorą setki samolotów. Imprezę tą zaszczyca zawsze swą obecnością król.

W roku bieżącym zgromadziła impreza przeszło 150.000 osób chętnych przyjrzeć się zbliska lotnictwu.

Czemuż to nie u nas?

Przelot sterowca przez Atlantyk. W jesieni bieżącego roku ma przystąpić do dokonania przelotu z Europy do Ameryki olbrzymi sterowiec R. 100, który niedawno odbył lot próbny. R. 100 może zabrać na swym pokładzie 100 pasażerów.

Kalkutta w Londynie. W początku sierpnia roku bieżącego wylądował w Londynie Alan Cobham, który na wodnopłatowcu „Kalkutta" obleciał całą Afrykę. Ziomkowie przyjęli pilota entuzjastycznie. W locie tym towarzyszyła A. Cobhamowi żona.



RZADKI WYPADEK. Meksykański Lindberg, 20 letni kapitan Emilio Carranza, został przed paru dniami zabity przez piorun w czasie lotu ponad New Jersey.

Transport djamentów w Południowej Afryce. Już od dłuższego czasu używają właściciele kopalń djamentów w Południowej Afryce, samolotów do transportu drogocennych kamieni.

18 lipca płatowiec wiozący transport musiał z powodu defektu w silniku lądować. Okoliczni farmerzy przybiegli, by nieść pilotom pomoc, zostali jednak rewolwerami utrzymani na przyzwoitej odległości do czasu, gdy przyjechał samochód ciężarowy z uzbrojoną eskortą, który skrzynki z samolotu przewiózł do Cape Town.

10 sierpnia płatowiec lecący z Kimberley do Lichtenberg, gdzie znajdują sie kopalnie djamentów uległ wypadkowi, w czasie którego obsługa poniosła śmierć. Szczątki płatowca pokryte były deszczem banknotów z sumy, którą samolot wiózł na wypłatę pracowników.

FRANCJA.

Chrzest powietrzny kardynała. W czasie lotniczego święta w Reims, arcybiskup Reims, kardynał Luçon odbył swój pierwszy lot na płatowcu z pilotem Robin. Pomimo swego sędziwego wieku (84 lat) dostojnik kościoła entuzjazmował się lotem. Szczególne zaciekawienie wzbudził w kardynale widok z góry jego katedry, którą pilot kilkakrotnie okrążył. Po wylądowaniu arcybiskup Luçon wyrażał swe najwyższe zadowolenie z lotu.

Tragiczna śmierć francuskiego asa akrobacji. W ostatnich dniach lipca as francuskiego lotnictwa, który przed niedawnym czasem zwyciężył na konkursie akrobacji lotniczych w Berlinie wszystkich innych pilotów, pilot Fronval, uległ tragicznemu wypadkowi.

Odprowadzając samolot z jednego lotniska na drugie lądował spokojnie, gdy w tem uczeń na tem lotnisku ćwiczący wjechał na aparat Fronvala pełnym gazem prowadząc maszynę do startu. Skutki zderzenia były fatalne. Z pod gruzów samolotu, który momentalnie stanął w ogniu, wydobyto zwęglone szczątki Fronvala.

Rekord, o jakim byśmy i w Polsce słyszeć chcieli. W ostatnich tygodniach linja lotnicza łącząca Anglję z Francją przez kanał, ustanowiła rekord. W trzecim tygodniu sierpnia to jest w czasie 7 dni przewiozła 2.024 pasażerów i 54.500 kg towarów. Dla celu tego uruchomiono 264 płatowce, które prowadziło 506 pilotów. Dziennie więc przelatywało średnio 37—38 płatowców.

Francuski konkurs płatowców sportowych. Ostatnio zamknięto listę zgłoszeń do konkursu płatowców sportowych, który w czasie od 10—21 września odbędzie się Orly. Zgłoszono ogółem 25 maszyn. Z tego: 16 francuskich, 6 angielskich i 3 niemieckie.

Francuzi biorą udział na 6 Caudron'ach z silnikami Anzani lub Salmson, 2 jednopłatach Albert, 1 płatowcu tandem Peyret, pozatem bierze udział cały szereg różnych maszyn, zbudowanych przez ludzi prywatnych, których charakterystyki są nieznane.

—O—

Anglicy biorą udział na czterech D. H. Moth'ach, 1 na Avro Avian, i Aeroclub Felixstove na C. L. A. 4 (silnik Cherub).

Niemcy posiadać będą 2 płatowce Klemm-Daimler i 1 Bäumer Sausewind.

Francuzi w opałach. Jeden transatlantycki lotnik osiadł na Azorach. Ostatnio donoszą telegramy, że i samolot „Francja“ po 13 minutowym locie wrócił na lotnisko, z powodu silnego wiatru. Nasuwa się uwaga, czy już na lotnisku nie można było siły wiatru obliczyć?

Wiwat trzynastka. Trzynastego lipca wystartowała panna Marja Bastié z Paryża i lecąc z pasażerem wylądowała po 15 godzinach pod Rygą. Wspaniały czas jak na płatowiec sportowy. Pannę Bastié zmusił do lądowania brak benzyny.

Długość przelotu wynosi 1.154 km.

INDJE.

Kluby Lotnicze w Indjach. Rząd indyjski udzielił zezwolenia i przyznał subwencję dla czwartego klubu lotniczego w Indjach w Kalkucie. Dotychczas istnieją kluby w: Delhi, Karachi i w Bombaju. Wysokość subwencji wynosi 20.000 rupii (około 60.000 zł) oraz dodatkowo 9.000 rupji (36.000 zł) na budowę hangaru.

Niema to jak w Indjach!

NIEMCY.

Z Berlina do Bombaju w 15 dniach. Ustalone ostatnio połączenie pospiesznymi statkami do linji lotniczej Teheran—Bushira, pozwala na odbycie drogi z Berlina do Bombaju w ciągu 15 dni, wliczając już w to wszelkie zatrzymania po drodze. Przestrzeń z Berlina do Bushiry przelatuje się w ciągu ośmiu dni, z Bushiry do Bombaju płynie statek pospieszny 7 dni.

Puhar Gordon-Benneta. Zawody balonów wolnych o puhar Gordon-Benneta odbyły się w roku bieżącym w Detroit w Ameryce.

Zwycięscą został kapitan armji amerykańskiej W. E. Keppler, który przeleciał na balonie 460.0 mil amerykańskich, drugie miejsce zajął niemiecki pilot Hugo Kahlen, trzecie francuz Karol Dollfus,

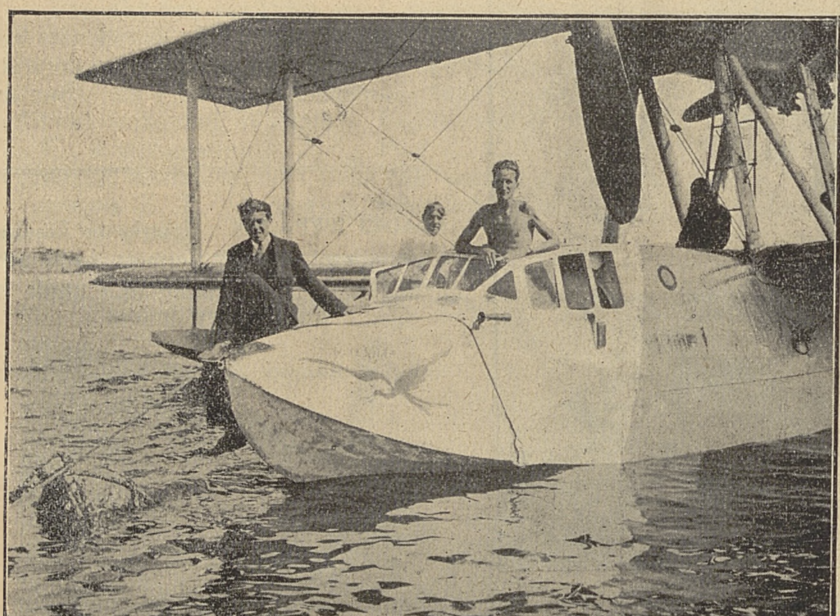
W ten sposób Ameryka, zwyciężając trzykrotnie rok po roku, zyskała stosownie do statutu puhar na własność. Ponieważ puhar ufundował obywatel belgijski, nie wątpimy, że w rewanżu Ameryka stworzy nowy puhar dla zawodów balonów wolnych (kulistych).

Kiedy my się tego doczekamy. W roku bieżącym wydały miasta niemieckie nastepujące subwencje na cele lotnictwa cywilnego:

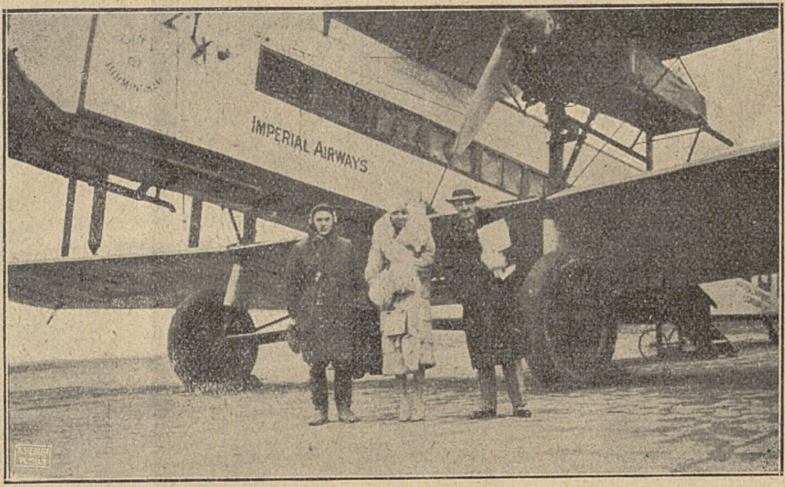
Kolonja	488.000	mk. zł.
Monachjum	650.000	„ „
Frankfurt n M	570.000	„ „
Düsseldorf	213.000	„ „
Hannower	139.000	„ „
Norymberga	100.000	„ „
Dortmund	386.000	„ „
Magdeburg	225.000	„ „
Królewiec	37.000	„ „
Szczecin	44.000	„ „
Kilonja	118.000	„ „
Erfurt	201.000	„ „
Plauen	47.000	„ „
Münster	25.000	„ „
Fryburg	44.000	„ „
Darmstadt	30.000	„ „
Gorlice	34.000	„ „
Gera	20.000	„ „
Zwickau	9.000	„ „
Elbląg	6.000	„ „
Flensburg	23.000	„ „
Hildesheim	21.000	„ „
Tylża	13.000	„ „
Kottbus	63.000	„ „

Dla nas są te cyfry bardzo pouczające. Nic dotychczas nie słyszeliśmy, by magistraty tylu znacznych miast Kraju naszego przeznaczyły sumy budżetu swego na rozwój lotnictwa cywilnego.

Czy rozwój niemieckiego lotnictwa tłumaczyć się może lepiej!



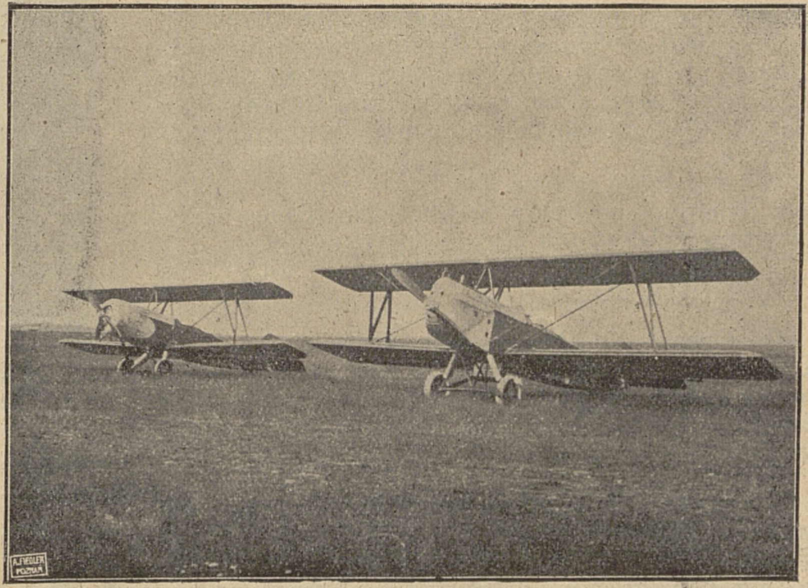
JEDEN Z AMATORÓW PRZEJAZDZKI PRZEZ OCEAN zaprawiał się nawet do kąpieli, jak to widzimy obok, nic mu to jednak nie pomogło. Płatowiec „Fregatte“ por. Paris, który doleciał z Brest do Azorów i tam utknął. Por. Paris zażywający kąpieli, na dziobie kadłuba konstruktor p. M. Meinguer.



JÓZEFINA BACKER, sławna gwiazda paryskich kabaretów chętnie korzysta z komunikacji powietrznej. Widzimy ją obok jak zadowolona wysiada w Paryżu z płatowca, na którym przyleciała z Londynu.



ANGIELSKIE PŁATOWCE W POŁUDNIOWEJ AFRYCE. Jedna z angielskich eskadr w locie z Londynu do Afryki Południowej w czasie postoju nad Nilem.



MŁODSZY I STARSZY BRAT. Dwa płatowce konstrukcji inżyniera pilota Ryszarda Bartla, wykonane przez fabrykę „Samolot" w Poznaniu. Po lewej młodszy brat B. M. 4 — płatowiec szkolny, po prawej starszy brat, B. M. 5 płatowiec transformacyjny dla użytku pilotów, którzy ukończyli szkołę i mają przejść później na wojskowe szybkie i wyposażone w silne silniki płatowce.

Zakłady Zeppelina, które dzięki wytrwałości niemców nadal pracują, wypuściły nowy sterowiec L. Z. 127 i rozpoczęły budowę dwóch nowych statków powietrznych L. Z. 128 i L. Z 129. Pierwszy mieć będzie pojemność 130.000 m^3, drugi 150.000 m^3.

WŁOCHY.

Włoski lot grupowy. W dzień święta lotniczego angielskiego przyleciała do Londynu eskadra włoska 12 samolotów pod dowództwem szefa włoskiego lotnictwa generała Balbo.

Eskadra ta w jednym dniu odbyła lot bez zatrzymania z Rzymu do Londynu. Po skończeniu uroczystości angielskich, przez Berlin wróciła do Rzymu.

Pamięci majora Carlo del Prete. 16 sierpnia r. b. umarł w szpitalu w Rio de Janeiro major Carlo del Prete, który z kapitanem Arturo Ferrarin przeleciał z Europy do Ameryki Południowej i uległ ciężkiemu wypadkowi w czasie próby nowego płatowca w Ponta Galleao.

Major del Prete urodził się w roku 1897 w Fivizzano we Włoszech. W roku 1912 wstąpił do Akademji Marynarki, po ukończeniu której służył 2 lata na pokładzie łodzi podwodnej, poczem przeszedł na krążownik pancerny Dante Alighieri. Od roku 1921 poświęcił się studjom lotniczym, złożył egzamin pilota w roku 1922, i ukończył politechnikę ze stopniem inżyniera lotniczego. Współpracował on z pułk. de Pinedo w przygotowaniu jego rajdu z Rzymu do Australji. W 1927 roku był członkiem wyprawy de Pinedo naokoło Atlantyku, odpowiedzialnym za organizację.

Na wiosnę roku bieżącego wraz z kapitanem Ferrarin pobił rekord światowy długotrwałości lotu, pozostając nad Rzymem 58 godzin 37 minut na jednopłacie Sovoia S. 64. Na tym samym typie płatowca z kpt. Ferrarinem odbył lot z Rzymu do Natalu w Brazylji, czyli przestrzeń przeszło 8.000 km, bijąc w ten sposób światowy rekord długości lotu. Przy lądowaniu w porcie Natalu płatowiec uległ poważnym uszkodzeniom, piloci wyruszyli więc do Rio de Janeiro koleją.

W czasie bytności maj. del Prete i kpt. Ferrarin w Rio de Janeiro, nadszedł z Włoszech nowy płatowiec komunikacyjny Savoia, przeznaczony dla linji Rio de Janeiro—Południowa Brazylja. W czasie próby tego płatowca, o przeprowadzenie której piloci sami prosili, zdarzył się fatalny wypadek, który spowodował śmiertelne obrażenia maj. del Prete.

Włochy tracą w maj. del Prete jednego z młodych, dzielnych oficerów wojsk lotniczych. Ciało pilota przewiózł statek włoski do Ojczyzny.

ST. ZJEDNOCZONE.

Od Oceanu do Oceanu. 19 sierpnia wystartował pil. Geobel z pil. Harry Tucker z Los Angeles i po 18 godzinach i 58 minutach wylądowali koło Nowego Jorku. Średnia szybkość w czasie lotu wynosiła 225 km/gdź.

Amerykańska bujda. Prasa amerykańska rozbrzmiewa echem ogłoszeń i artykułów o tworzącej się Wichita, spółce z kapitałem 60.000 $ dla budowy nowego typu płatowców. Samoloty tej spółki będą się mogły podobno poruszać w tył i naprzód, lądować bez pomocy pilota, na 3.500 km zużywać będą 900 litrów benzyny, unosić będą przy 180 MK silniku 16 pasażerów i tym podobne.

Ciekawe jest czy znajdą się naiwni, którzy w te bujdy uwierzą.

Nadesłane.

List otwarty.
Do Pana Relidzyńskiego, Redaktora Lotu Polskiego w Warszawie.

Z powodu nieumieszczenia w „Locie Polskim" wysłanego w czerwcu artykułu pod tytułem „Lotnictwo a młodzież" — uważam, że ze strony Redakcji „Lotu" należy mi się wyjaśnienie dla jakich powodów artykuł ten, tak bardzo na czasie będący, został odrzucony. Mam wrażenie, że zachodzi tu osobista animozja Pana redaktora „Lotu Polskiego' Relidzyńskiego do mojej osoby, która to była prawdopodobnie powodem zdyskwalifikowania powyższego artykułu. Otóż radbym wiedzieć, czy redakcja „Lotu Polskiego" trzymając się zasady wyłączności uważa, że „Lot Polski" jest organem lotniczym, w którym jedynie warszawscy publicyści mogą umieszczać swoje prace — czy może redakcja „Lotu" sądzi, że społeczeństwo na Górnym Śląsku jest tak mało kulturalne, że nikt się w niem nie znajdzie, któryby rozumnie i głęboko ujął tak doniosłe zagadnienie jak stosunek młodzieży do lotnictwa. Kwestję, czy artykuł odrzucony zasłużył na odrzucenie czy nie, rozstrzygną miarodajne czynniki, w razie jednak jeżeli ocena wypadnie na korzyść artykułu — będzie to ostrzeżeniem dla Szanownej Redakcji, by na przyszłość kierowała się w wyborze zamieszczanych w swem piśmie artykułów nie jakiemiś ubocznemi względami — lecz bezstronną oceną. Tego rodzaju postępowanie na przyszłość wyjdzie z pewnością tylko na korzyść pisma „Lot Polski".

M. Charnas.



Konstruktor pil. Inż. Bartel (z lewej) i pilot fabr. Hołodyński.

W naszem kole

Tej, która koniecznie chce zaprenumerować. Wszystko jest proszę Pani możliwe. „Start" już się ukazał. Jeśli Pani czeka z utęsknieniem (czy na „Start"?) to nie wyobrażam sobie co będzie dalej. Fotografji mojej nie mogę w piśmie umieścić, bo jak każdy szanujący się Redaktor nie mam swej podobizny i... pieniędzy na fotografa. Mam jednak serję karykatur. Boję się jednak rozczarowania. Czy mam umieścić?

Panu R. R. z W. Dobre, ale mało, proszę o więcej.

Czekającemu. Co o szkołę Pan się pyta? Była, ale wyszła. L. O. P. P. nie ma forsy. Ale to nie jest najważniejsze. A jak Pana latać nauczą, to co? Posad niema, wojsko ma swoją szkołę. Sekcji Treningowej Związek Lotników Polskich tworzyć nie może — brak pieniędzy narazie. Chyba Aerokluby Akademickie. Niech Pan wstąpi na Uniwersytet. Ale oczywiście przedtem należy skończyć szkołę średnią. Cywilnej szkoły pilotów w Polsce niema.

Pani R. I Pani chce być pilotka? No! No! nie pierwsze to już zgłoszenie. Proszę o fotografję. Nieposiadając bowiem pilotek w Polsce będę dawał w „Starcie" fotografje kandydatek. Dobrze?

Panie W., będzie wszystko. I dział rozrywek, i trochę techniki (ale mało: delikatnie), i nowelki. Wogóle jeszcze Pan „Startu nie widział, a już Pan wyraża swe życzenia. Postaram się jednak do nich zastosować.

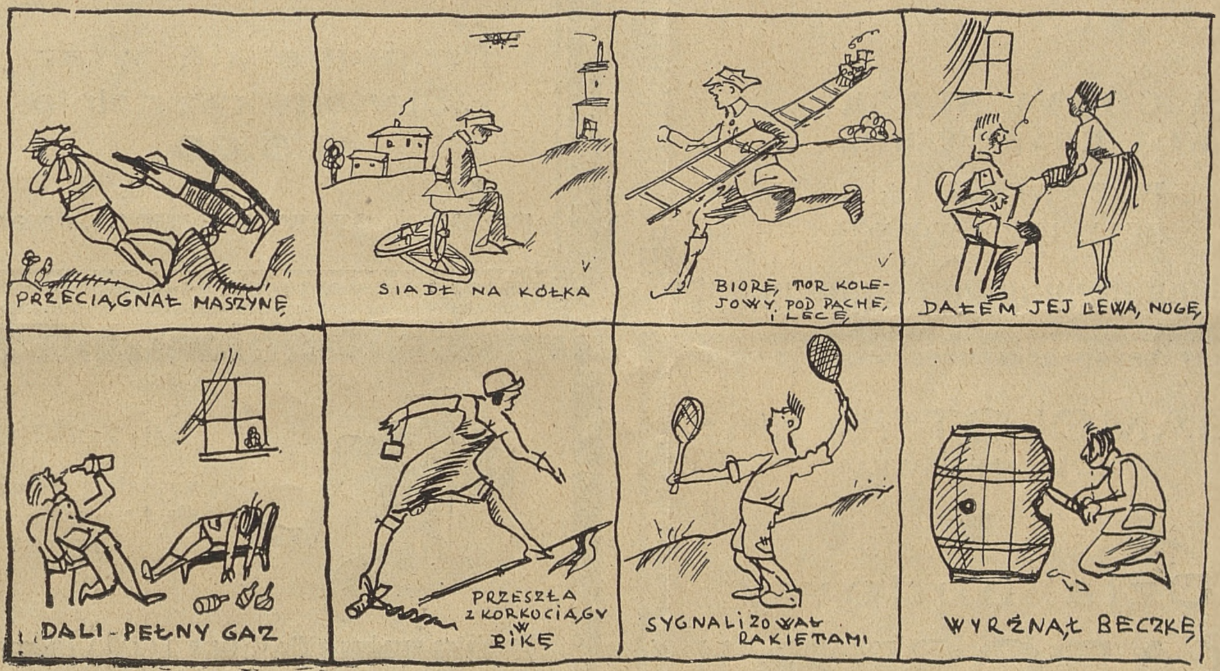
I. J. w M. Tak proszę Pani, chętnie. Niech Pani sprobuje, przeczytam, zobaczę i zamieszczę albo w „Starcie" albo... w koszu.

L. A. w K. To co nam, chłopcze kochany, piszesz, powiedz Twemu Dyrektorowi. Każda szkoła w Polsce powinna zrobić wycieczkę na lotnisko. Lotnicy (nawet wojskowi) chętnie Was nie tylko wpuszczą, ale i szczegółowo objaśnią, oprowadzając. „Spad" jest skrótem francuskiej fabryki „Societé pour aviation deriveés". Głównym akcjonarjuszem jest Blériot.

Panu A. K. Podam — naturalnie. W dziale modelarskim, który w przyszłych numerach już ukaże się, podamy wszystkie źródła zakupu. Guma do modeli musi być świeża. O ile przy niewielkiem napięciu się zrywa, jest zleżała.

—O—

NA WESOŁO!



Polska zrywa stosunki z Stanami Zjednoczonymi? Berlin, 29. 8. (Agencja Telefoniczna). Na wielkiem zabraniu wyborczem w Yellostone Parku, na którem mieszkańcy dokonali wyboru kandydatury Smith'a na prezydenta U. S. A. jeden z mówców przemawiający przeciw prohibicji w gwałtownych słowach potępił jej ujemne skutki, doprowadzające nawet do konfliktów międzynarodowych. Na szereg zapytań wyjaśnił skandaliczną aferę, która doprowadzić może do zerwania stosunków z Rzeczypospolitą Polską.

Jak się okazuje bowiem lotnicy polscy, wbrew oficjalnym doniesieniom, dolecieli szczęśliwie do brzegów Ameryki, jednakże urzędnicy celni nie pozwolili im przekroczyć granicy Stanów Zjednoczonych, gdyż w kabinie płatowca odnaleziono butelkę konjaku i butelkę szampana.

—O—

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

START dwutygodnik ilustrowany wychodzi w soboty. /// Przedpłata kwartalna z przesyłką w kraju 2,40 złotych, zagranicą 1/2 dolara, numer pojedyńczy 50 groszy. /// Przedpłata kwartalna za „START" i „LOTNIK" (ulgowa) w kraju 5,60 zł, zagranicą 1 dol.

OGŁOSZENIA 1/1 strona 80 zł, 1/2 strony 40 zł, 1/4 strony 20 zł, 1/8 strony 10 zł, 1/16 strony 5 zł, na okładce 50 % więcej. /// Numery okazowe na żądanie.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 211262. /// Wydawca: Związek Lotników Polskich. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, Stary Rynek 95/96. Telefon 53-16. /// Za artykuły przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci redakcja podług własnego uznania. Rękopisów i fotografji redakcja nie zwraca.

CZCIONKAMI DRUKARNI LOTNIKA — POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95/96.